

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA REQUALIFICATION DU FRONT D'EAU DE SAN FRANCISCO : UNE  
ANALYSE DES DYNAMIQUES DE RÉAPPROPRIATION DE L'ESPACE  
PORTUAIRE

MÉMOIRE PRÉSENTÉ COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE  
UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

PAR  
MARILYNE GAUDETTE

MAI 2015

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»



## REMERCIEMENTS

Sans le soutien et l'appui de nombreuses personnes, ce travail de longue haleine n'aurait pu voir le jour. Je tiens d'abord à remercier mon directeur de recherche, Sylvain Lefebvre, pour ses précieux conseils et la rigueur dont il a fait preuve. Plus encore, je le remercie de m'avoir transmis sa passion pour l'aménagement du territoire par son incroyable talent d'orateur. Dès ses premières conférences, il m'a été possible de déceler un chercheur inspirant et passionné qui m'a donné envie de poursuivre des études supérieures. Sans le savoir, il a eu un impact fondamental sur la tangente qu'allait prendre mon orientation de carrière et ma vie en général. Je tiens également à remercier Mario Bédard pour son expertise, son aide exceptionnelle et la patience dont il a fait preuve à l'égard de mes mille et une questions.

Mes remerciements les plus sincères à mon beau-frère Bruno Lessard et mes amis et collègues Simon Ouellet et Jean-François Milot pour leur soutien technique indispensable. Je désire souligner ma gratitude à Jonathan Pelletier et Marie-Ève Lajoie, des amis hors pair, ainsi qu'à mon copain Simon Lessard, pour leur soutien constant. Ils ont été d'une écoute incroyable dans mes (trop) nombreux moments de stress intense. Leurs encouragements ont joué un rôle central et m'ont incité à me dépasser un peu plus chaque jour. Merci de faire partie de ma vie. Une pensée toute spéciale pour mes parents, qui n'ont cessé de croire en moi tout au long de mon parcours. Je ne vous serai jamais assez reconnaissante de m'avoir appris à toujours donner le meilleur de moi-même et à persévérer, malgré les difficultés. Merci d'être là, simplement.

## TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS .....	iii
TABLE DES MATIÈRES .....	v
LISTE DES FIGURES.....	xi
LISTE DES TABLEAUX.....	xix
RÉSUMÉ .....	xxi
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE I	
LE CONTEXTE DE DÉSAFFECTATION ET DE REQUALIFICATION DES ESPACES PORTUAIRES .....	5
1.1 L'espace portuaire : un imaginaire universel et dichotomique .....	5
1.2 Une évolution marquée : d'une logique de résignation à une logique de spéculation .....	7
1.3 San Francisco, un cas d'étude .....	12
CHAPITRE II	
PROBLÉMATIQUE .....	17
2.1 Des projets territorialisants?.....	17
2.2 Question et hypothèse principales.....	24
2.2.1 Effet de lieu et effet de culture .....	25
2.2.2 Questions et hypothèses secondaires .....	26
2.3 Pertinence scientifique et sociale .....	27
2.4 Une approche géographique.....	29
CHAPITRE III	
DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE .....	31
3.1 Type de recherche et approche privilégiée .....	31
3.2 Modes de collecte de données.....	33
3.2.1 Observation directe .....	35
3.2.2 Questionnaires.....	39
3.2.3 Entrevues semi-dirigées .....	43

3.2.4 Revue de presse.....	45
3.4 Les procédures de traitement, d'analyse et d'interprétation des données.....	47
CHAPITRE IV	
CADRES THÉORIQUE ET CONCEPTUEL .....	51
4.1 Cadre théorique .....	51
4.2 Cadre conceptuel.....	54
4.2.1 La territorialité .....	55
4.2.2 L'articulation des pratiques et représentations.....	58
4.2.3 Perceptions et représentations en géographie .....	59
4.2.4 Une perspective géographique de l'identité .....	61
4.2.5 Identité et appartenance : des notions indissociables .....	63
4.2.6 La notion de patrimoine en géographie.....	65
4.2.7 Le patrimoine comme vecteur de construction identitaire et facteur de territorialisation .....	67
4.2.8 Le haut-lieu, à l'apogée des marqueurs identitaires .....	70
4.2.9 Les non-lieux, ces espaces hors territoire .....	71
4.2.10 Le cadre conceptuel remis en contexte .....	73
CHAPITRE V	
CADRE OPÉRATOIRE .....	75
5.1 Variables et indicateurs.....	75
5.2 Pratiques.....	76
5.2.1 Usages .....	77
5.2.2 Fréquentation.....	78
5.2.3 Motivations et démotivations.....	78
5.3.1 Significations.....	81
5.3.2 Images et symboles .....	83
5.3.3 Valeurs .....	84
5.3.4 Satisfaction/insatisfaction .....	86
5.3.5 Sentiments .....	87
5.4 Espace physique.....	89
5.4.1 Propriété .....	90

5.4.2 Ambiances.....	91
5.4.3 Mobilier urbain.....	92
CHAPITRE VI	
TERRITOIRE D'ÉTUDE .....	95
6.1 Le cas de San Francisco .....	95
6.1.1 Une histoire urbaine liée à son front de mer .....	99
6.1.2 Un déclin rapide et subi.....	108
6.2 La transformation du secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	114
6.2.1 Un secteur en transition et les prémisses du divertissement .....	118
6.2.2 La reconversion des occupations traditionnelles à des fins commerciales et ludiques .....	119
6.2.3 Le projet du Pier 39 : Festival Market Place .....	122
6.2.4 Le soutien de l'industrie de la pêche.....	130
6.2.5 Réalités à l'échelle locale : le quartier d'insertion .....	134
6.2.6 La nécessité d'un nouveau modèle de réaménagement .....	137
6.3 La transformation du secteur du <i>Ferry Building</i> .....	137
6.3.1 L'automne 1989 .....	144
6.3.2 Réalités à l'échelle locale : le quartier d'insertion .....	156
CHAPITRE VII	
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS.....	161
7.1 L'observation directe .....	161
7.1.1 Secteur <i>Fisherman's Wharf</i> : un espace fragmenté.....	163
7.1.2 Secteur <i>Ferry Building</i> .....	189
7.1.3 Deux secteurs contrastés .....	214
7.2 Les résultats des questionnaires .....	214
7.2.1 Le profil des répondants.....	214
7.2.2 Section un du questionnaire : le recueil des pratiques .....	225
7.2.3 Section deux du questionnaire : le recueil des représentations .....	239
7.3 Les résultats de la revue de presse .....	256
7.3.1 Significations.....	257
7.3.2 Valeurs .....	263

7.3.3 Symboles et images véhiculés.....	269
7.3.4 Satisfaction.....	277
7.4 Les résultats des entrevues semi-dirigées .....	279
7.4.1 Des projets fondamentalement différents.....	280
7.4.2 Critiques de nature urbanistique.....	283
7.4.3 Un degré d'appartenance divergent .....	290
7.4.4 La réhabilitation : nouvelle tendance en matière de développement? ..	292
CHAPITRE VIII	
ANALYSE DES RÉSULTATS .....	295
8.1 <i>Fisherman's Wharf</i> et <i>Ferry Building</i> : des secteurs reterritorisés? .....	295
8.2 Pratiques.....	296
8.2.1 Deux secteurs, des pratiques similaires, une clientèle divergente .....	296
8.2.2 <i>Fisherman's Wharf</i> , un secteur boudé et globalement étranger des résidents .....	297
8.2.3 <i>Ferry Building</i> , un secteur fréquenté par les résidents aisés et les touristes .....	302
8.3 Représentations .....	307
8.3.1 <i>Fisherman's Wharf</i> et <i>Ferry Building</i> : des secteurs aux charges de sens divergentes .....	307
8.3.2 <i>Fisherman's Wharf</i> , 40 ans plus tard: un secteur dénaturé .....	308
8.3.3 Le <i>Ferry Building</i> : du fonctionnel au symbolique.....	310
8.4 Des contextes spatio-temporels de reconquête particuliers .....	314
8.4.1 L'émergence de projets de requalification dans un contexte de crise...	314
8.4.2 Le contexte d'ouverture de la veille du nouveau millénaire .....	316
8.4.3 Le processus TDR : un décalage spatio-temporel.....	318
8.4.2 <i>Jefferson Street</i> , une artère au potentiel de reterritorialisation certain.....	322
CHAPITRE IX	
CONCLUSION.....	325
9.1 Un retour sur notre expérience.....	327
9.2 Retour sur le processus TDR .....	330
9.3 Nouvelles pistes de réflexion et de recherche .....	331

APPENDICE A	
GRILLE D'OBSERVATION .....	333
APPENDICE B	
QUESTIONNAIRE .....	341
APPENDICE C	
CARTE DE LOCALISATION DES SECTEURS À L'ÉTUDE.....	349
APPENDICE D	
GRILLE D'ENTREVUE .....	351
APPENDICE E	
FORMULAIRE DE CONFIDENTIALITÉ.....	355
BIBLIOGRAPHIE .....	357

[Cette page a été laissée intentionnellement blanche]

## LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 Localisation des zones à l'étude .....	13
Figure 2.1 Schéma du processus de territorialisation-déterritorialisation reterritorialisation (TDR) .....	21
Figure 3.1 Schéma synthétique des principales méthodes de collecte de données .....	34
Figure 3.2 Localisation des principaux points d'observation .....	38
Figure 4.1 Schéma du processus de territorialisation-déterritorialisation reterritorialisation (TDR) .....	57
Figure 4.2 Schéma théorique.....	73
Figure 5.1 Schéma des concepts analytiques .....	76
Figure 6.1 L'État de la Californie .....	96
Figure 6.2 Les comtés de la baie de San Francisco.....	96
Figure 6.3 Délimitation du front d'eau de San Francisco .....	97
Figure 6.4 Propriétés du port de San Francisco .....	98
Figure. 6.5 Vue du port primitif de San Francisco en 1846; village de <i>Yerba Buena</i> .....	100
Figure 6.6 Frontières naturelle et artificielle.....	102
Figure 6.7 Construction de la digue, des quais et des hangars.....	103
Figure 6.8 Construction de la digue, des quais et des hangars.....	103
Figure 6.9 Développement de lignes de chemin de fer.....	104
Figure 6.10 Hangars de stockage .....	105
Figure 6.11 Façade avant des hangars de stockage .....	105
Figure 6.12 Bâtiments de façade.....	106
Figure 6.13 Méthode de transbordement traditionnelle .....	108
Figure 6.14 Méthode de transbordement moderne .....	108
Figure 6.15 Déplacement des activités maritimes industrielles vers le sud du front d'eau à partir des années 1960 .....	110
Figure 6.16 Quai non sécuritaire.....	111



Figure 6.17 Stade de baseball des <i>Giants</i> de San Francisco .....	112
Figure 6.18 Campus médical de l'Université de Californie à San Francisco .....	113
Figure 6.19 Campus médical de l'Université de Californie à San Francisco .....	113
Figure 6.20 Activités des pêcheurs dans les années 1920.....	115
Figure 6.21 Activités des pêcheurs dans les années 1920.....	115
Figure 6.22 Stands traditionnels.....	116
Figure 6.23 Stands traditionnels.....	116
Figure 6.24 Stand moderne .....	116
Figure 6.25 Zone industrielle, <i>Ferry Arch</i> .....	117
Figure 6.26 Zone industrielle, <i>Ferry Arch</i> .....	117
Figure 6.27 Transformation du <i>Ghirardelli Square</i> .....	119
Figure 6.28 Transformation du <i>Ghirardelli Square</i> .....	119
Figure 6.29 Transformation de <i>The Cannery</i> .....	120
Figures 6.30 Transformation de <i>The Cannery</i> .....	120
Figure 6.31 <i>Wax Museum</i> .....	121
Figure 6.32 <i>Ripley, Believe it or Not! Museum</i> .....	121
Figure 6.33 <i>The Anchorage</i> .....	121
Figure 6.34 <i>The Anchorage</i> .....	122
Figure 6.35 <i>Pier 39</i> .....	124
Figure 6.36 <i>Pier 39</i> .....	125
Figure 6.37 <i>Pier 39</i> .....	125
Figure 6.38 <i>Pier 39</i> .....	125
Figure 6.39 <i>Aquarium of the Bay</i> .....	126
Figure 6.40 <i>National Maritime Museum</i> .....	127
Figure 6.41 Musée mécanique .....	127
Figure 6.42 <i>Hyde Street Pier</i> .....	128
Figure 6.43 <i>Rain Forest Cafe</i> .....	129
Figure 6.44 <i>Pier 45, Fish Alley</i> et <i>Jefferson Street</i> .....	131
Figure 6.45 Restaurants <i>Alioto's</i> et <i>Fishermens's Grotto</i> .....	132

Figure 6.46 Principales attractions et dynamiques à l'œuvre dans le secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	133
Figure 6.47 Occupation du sol du secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	134
Figure 6.48 Délimitation du quartier de <i>North Beach</i> .....	135
Figure 6.49 Le <i>Union Depot and Ferry House</i> , survivant du tremblement de terre de 1906 .....	139
Figure 6.50 Convergence des lignes de transport .....	140
Figure 6.51 Convergence des lignes de transport .....	140
Figure 6.52 <i>Ferry Building</i> vue de la baie .....	141
Figure 6.53 <i>Ferry Building</i> vue de la baie .....	141
Figure 6.54 Construction du <i>Bay Bridge</i> .....	142
Figure 6.55 Proximité géographique du <i>Bay Bridge</i> .....	143
Figure 6.56 Barrière physique créée par l'autoroute surélevée .....	144
Figure 6.57 Barrière physique créée par l'autoroute surélevée .....	144
Figure 6.58 Chute de l'autoroute surélevée lors du séisme de 1989 .....	145
Figure 6.59 Chute de l'autoroute surélevée lors du séisme de 1989 .....	145
Figure 6.60 <i>Embarcadero Promenade</i> .....	146
Figure 6.61 <i>Embarcadero Promenade</i> .....	146
Figure 6.62 <i>Embarcadero Promenade</i> .....	146
Figure 6.63 <i>Harry Bridges Plaza</i> .....	147
Figure 6.64 <i>Harry Bridges Plaza</i> .....	148
Figure 6.65 <i>Harry Bridges Plaza</i> .....	148
Figure 6.66 <i>Justin Herman Plaza</i> .....	149
Figure 6.67 <i>Vaillancourt Fountain</i> .....	149
Figure 6.68 Aire commerciale du <i>Ferry Building</i> .....	150
Figure 6.69 <i>Farmer's Market</i> .....	151
Figure 6.70 <i>Farmer's Market</i> .....	151
Figure 6.71 <i>Rincon Park</i> .....	152
Figure 6.72 <i>Rincon Park</i> .....	152
Figure 6.73 Projet de réhabilitation des quais 11/2, 3 et 5 .....	153

Figure 6.74 Promenade parallèle à la baie .....	154
Figure 6.75 Promenade perpendiculaire à la baie .....	154
Figure 6.76 <i>Agriculture Building</i> .....	155
Figure 6.77 Principales attractions et dynamiques à l'œuvre dans le secteur du <i>Ferry Building</i> .....	156
Figure 6.78 Occupation du sol du secteur du <i>Ferry Building</i> et des quartiers à proximité .....	157
Figure 6.79 Délimitation du <i>Financial District</i> .....	158
Figure 7.1 Secteur <i>Fisherman's Wharf</i> .....	163
Figure 7.2 <i>Pier 39</i> .....	164
Figure 7.3 Rue Jefferson .....	165
Figure 7.4 Rue Jefferson .....	166
Figure 7.5 Rue Jefferson .....	167
Figure 7.6 Boutiques de souvenirs touristiques .....	168
Figure 7.7 Boutiques de souvenirs touristiques .....	168
Figure 7.8 Artistes de rue .....	169
Figure 7.9 Artistes de rue .....	169
Figure 7.10 Étalage ludique de la nourriture .....	170
Figure 7.11 Étalage ludique de la nourriture .....	170
Figure 7.12 Étalage ludique de la nourriture .....	170
Figure 7.13 <i>Boudin Bakery</i> .....	171
Figure 7.14 Exploitation du thème maritime .....	173
Figure 7.15 Exploitation du thème maritime .....	173
Figure 7.16 Exploitation du thème maritime .....	173
Figure 7.17 Affichage commercial, rue Jefferson .....	174
Figure 7.18 Affichage commercial, rue Jefferson .....	174
Figure 7.19 Affichage commercial des restaurants locaux .....	175
Figure 7.20 Affichage commercial des restaurants locaux .....	175
Figure 7.21 Mobilier urbain .....	177
Figure 7.22 Mobilier urbain .....	177

Figure 7.23 Mobilier urbain .....	178
Figure 7.24 Mobilier urbain .....	178
Figure 7.25 Espace vert d' <i>Aquatic Park</i> .....	179
Figure 7.26 Plage d' <i>Aquatic Park</i> .....	179
Figure 7.27 <i>Aquatic Park</i> .....	179
Figure 7.28 Aménagement paysager à saveur maritime .....	180
Figure 7.29 Principaux points d'observation .....	182
Figure 7.30 Flux moyen d'usagers par heure au <i>Pier 39</i> .....	184
Figure 7.31 Pratiques observées dans le secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	186
Figure 7.31 Activités sur la plage .....	188
Figure 7.32 Secteur <i>Ferry Building</i> .....	189
Figure 7.33 Neutralité et compatibilité .....	191
Figure 7.34 Kiosques extérieurs, <i>Harry Bridges Plaza</i> .....	193
Figure 7.35 Aire commerciale du <i>Ferry Building</i> .....	194
Figures 7.36 <i>Farmer's Market</i> .....	195
Figure 7.37 <i>Farmer's Market</i> .....	195
Figure 7.38 Affichage commercial .....	196
Figures 7.40 Mobilier urbain.....	197
Figure 7.41 Mobilier urbain .....	197
Figure 7.42 <i>Ferry Plaza</i> .....	198
Figure 7.43 <i>Ferry Plaza</i> .....	198
Figure 7.44 <i>Ferry Plaza</i> .....	198
Figure 7.45 Terrasse de commerce .....	199
Figure 7.46 Terrasse de commerce .....	199
Figure 7.47 Mobilier urbain .....	200
Figure 7.48 <i>Justin Herman Plaza</i> .....	201
Figure 7.49 <i>Rincon Park</i> .....	201
Figure 7.50 Aménagement paysager.....	201
Figure 7.51 Aménagement paysager.....	202
Figure 7.52 Aménagement paysager.....	202

Figure 7.53 Itinérance .....	203
Figure 7.54 Présence tolérée des sans-abris.....	203
Figure 7.55 Principaux points d'observation .....	206
Figure 7.56 Flux moyen d'usagers par heure un jour de fin de semaine, secteur <i>Ferry Building</i> .....	207
Figure 7.57 Affluence générée par le <i>Farmer's Market</i> .....	208
Figure 7.58 Pratiques observées dans le secteur du <i>Ferry Building</i> .....	210
Figure 7.59 Aire de repos, <i>Justin Herman Plaza</i> .....	211
Figure 7.60 Kiosques de rue sur la <i>Harry Bridges Plaza</i> .....	212
Figure 7.61 Kiosques de rue sur la <i>Harry Bridges Plaza</i> .....	212
Figure 7.62 Skateurs de la <i>Harry Bridges Plaza</i> .....	213
Figure 7.63 Cyclistes de l' <i>Embarcadero</i> .....	213
Figure 7.64 Structures de métal visant à décourager les pratiquants de sports de glisse.....	213
Figure 7.65 Structures de métal visant à décourager les pratiquants de sports de glisse.....	213
Figure 7.66 Rayon d'attractivité du secteur du <i>Ferry Building</i> .....	223
Figure 7. 67 Usages des secteurs selon la provenance des répondants.....	228
Figure 7.68 Fréquence des visites selon la provenance des répondants.....	231
Figure 7.69 Moment des visites selon la provenance des répondants.....	233
Figure 7.70 Motivations des visites selon la provenance des répondants .....	237
Figure 7.71 Éléments d'insatisfaction selon la provenance des répondants .....	243
Figure 7.72 Image accordée au site selon la provenance des répondants .....	245
Figure 7.73 Valeurs évoquées selon la provenance des répondants.....	249
Figure 7.74 Significations attribuées aux secteurs selon la provenance des répondants .....	252
Figure 7.75 Sentiments associés aux secteurs selon la provenance des répondants .....	255
Figure 7.76 Compilation des significations attribuées au secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	258
Figure 7.77 Compilation des significations attribuées au secteur du <i>Ferry Building</i> .....	261

Figure 7.78 Compilation des valeurs attribuées au secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	264
Figure 7.79 Compilation des valeurs attribuées au secteur du <i>Ferry Building</i> .....	267
Figure 7.80 Compilation des images associées au secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> ...	271
Figure 7.81 Compilation des images associées au secteur du <i>Ferry Building</i> .....	274
Figure 7.82 Promenade du <i>Pier 43</i> .....	285
Figure 7.83 <i>Jefferson Street</i> avant le début des transformations .....	286
Figure 7.84 Nouvelle ambiance urbaine suggérée .....	286
Figure 7.85 Nouvelle ambiance urbaine suggérée .....	286
Figure 7.86 Nouvelle ambiance urbaine suggérée .....	287
Figure 7.87 Rue Jefferson à la suite des premières transformations.....	288
Figure 8.1 Dynamiques à l'œuvre dans le secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	300
Figure 8.2 Promotion touristique du secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	301
Figure 8.3 Promotion touristique du secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	301
Figure 8.4 Dynamiques à l'œuvre dans le secteur du <i>Ferry Building</i> .....	303
Figure 8.5 Promotion touristique du secteur du <i>Ferry Building</i> .....	305
Figure 8.6 Schéma conceptuel adapté au terrain d'étude.....	319

**[Cette page a été laissée intentionnellement blanche]**

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 5.1 Variables et indicateurs .....	80
Tableau 5.2 Variables et indicateurs .....	88
Tableau 5.3 Variables et indicateurs .....	93
Tableau 6.1 Nombre d'établissements localisés au centre-ville par secteur d'activité.....	109
Tableau 7.1 Compilation des usagers et non-usagers pour le secteur de <i>Fisherman's Wharf</i> .....	215
Tableau 7.2 Âge des répondants .....	216
Tableau 7.3 Revenu des répondants.....	216
Tableau 7.4 Lieu de résidence des répondants.....	218
Tableau 7.5 Compilation des usagers et non-usagers pour le secteur du <i>Ferry</i> <i>Building</i> .....	219
Tableau 7.6 Âge des répondants .....	220
Tableau 7.7 Revenu des répondants.....	221
Tableau 7.8 Lieu de résidence des répondants.....	222
Tableau 7.9 Usages associés à chacun des secteurs.....	226
Tableau 7.10 Fréquence des visites associées à chacun des secteurs .....	229
Tableau 7.11 Moment des visites.....	232
Tableau 7.12 Motivations des visites.....	235
Tableau 7.13 Démotivations .....	238
Tableau 7.14 Éléments de satisfaction ou d'insatisfaction .....	241
Tableau 7.15 Image accordée aux sites.....	244
Tableau 7.16 Valeurs conférées à chacun des secteurs .....	246
Tableau 7.17 Significations attribuées à chacun des sites .....	250
Tableau 7.18 Sentiments associés aux secteurs à l'étude .....	253
Tableau 7.19 Nombre d'articles de presse recensés par catégorie de significations.....	257



Tableau 7.20 Nombre d'articles de presse recensés par catégorie de valeurs .....	263
Tableau 7.21 Nombre d'articles de presse recensés par catégorie d'image.....	270

## RÉSUMÉ

Ce mémoire s'intéresse aux exercices de revalorisation urbaine mis en place sur le front d'eau de San Francisco afin de redynamiser la façade portuaire et de retisser les liens perdus avec un espace ayant participé à l'identité de la ville et de ses habitants. La recherche vise à comprendre la façon dont les individus se réapproprient, physiquement, mais aussi symboliquement, deux secteurs requalifiés à différentes époques. En somme, elle vise à examiner si les aménagements actuels constituent à nouveau un territoire d'appartenance. La recherche soutient que les exercices de revalorisation urbaine du front d'eau se sont traduits par des configurations urbanistiques divergentes qui ne possèdent pas le même potentiel de reterritorialisation.

Pour vérifier cette hypothèse, plusieurs séances d'observation ont d'abord été réalisées dans le but de dresser le portrait global des particularités morphologiques de chacun des sites à l'étude. Afin de saisir la manière dont les sites sont pratiqués et perçus, 95 questionnaires ont été distribués et des entrevues semi-dirigées ont été réalisées. Finalement, une revue de presse, qui avait pour objectif d'affiner notre compréhension de la symbolique dont chacun des secteurs à l'étude est investi, a été effectuée. L'analyse des résultats a confirmé que la première vague de revalorisation urbaine, qui a mené à la requalification touristique et commerciale du front d'eau, a induit une appropriation citoyenne restreinte de l'espace et une appartenance locale et identitaire limitée puisque les aménagements en place sont globalement monofonctionnels, destinés à une clientèle en visite et déconnectés de leur territoire d'insertion. La seconde vague de revalorisation, qui a quant à elle mené à la refondation d'un vaste espace public et la mise en valeur patrimoniale du front d'eau, a, dans une certaine mesure, permis une appropriation citoyenne plus approfondie et une appartenance locale et identitaire plus définie, le projet étant en adéquation avec les besoins de groupes sociaux particuliers. Les résultats ont en effet révélé que le projet aurait favorisé la réappropriation du secteur par les classes plus aisées, nuancé par le fait même le potentiel identitaire et les vertus reterritorialisantes du second projet.

Mots-clés : Front d'eau, requalification urbaine, San Francisco, appropriation, appartenance

## INTRODUCTION

Pendant plusieurs siècles, la ville et le port ont formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs fonctions et de leurs activités. En effet, puisque l'importance du transport maritime a fait en sorte de justifier la localisation et le développement des villes à proximité des voies de navigation avant l'âge industriel, les dynamiques, les activités et les fonctions des villes-ports se sont imprégnées dans le tissu urbain, contribuant par le fait même à marquer les modes de vie et l'imaginaire de l'époque (Henry, 2006). Le début de l'ère industrielle, marqué par l'arrivée de la machine à vapeur puis du chemin de fer, a toutefois contribué à créer une barrière entre l'espace portuaire et la ville, alimentant ainsi les premiers changements des rapports entre ville et port. Les villes portuaires ont par la suite été bouleversées par les avancées technologiques et l'évolution des transports maritimes, aériens et autoroutiers dans les années suivant la Seconde Guerre mondiale. Si les avancées sur le plan des transports maritimes, qui se sont traduites par les nouvelles techniques de manutention et de stockage de marchandise, mais aussi par la généralisation et la croissance du trafic de porte-conteneurs, ont rendu inutilisables les grues traditionnelles et ont engendré l'abandon des installations existantes au bénéfice d'équipements et de sites plus appropriés, les innovations des transports aériens et autoroutiers ont quant à elles engendré la baisse du trafic de passagers et de marchandises par mer (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994). Les autoroutes, linéaires à la côte, ont également eu pour effet de couper davantage les villes de leur front d'eau. Source de perturbations majeures (Vermeersch, 1998; Bonneville, 1986; Chaline, 1988; Rubin, 2003; Gras, 2010), ces innovations, combinées à la forte concurrence entre les ports (Gravari-Barbas, 1998) et à la restructuration économique globale des villes (Rubin, 2003), ont de cette façon engendré le découplage et le déséquilibre actuel du système de relations qui articulaient les espaces portuaires et urbains

(Chaline et Rodrigues-Malta, 1994). Anciennement symbiotique, leur relation a donc évolué pour finalement s'inscrire dans une logique de rupture, de discontinuité et de désorganisation, qui s'est notamment traduite par la formation de nombreuses friches portuaires. Les espaces utilitaires, qui se matérialisaient par de grands entrepôts, sont peu à peu devenus d'importantes coupures visuelles, tant physiques que psychologiques, entre la ville et l'eau (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994). Si les zones en désuétude, isolées du contexte urbain environnant, ont d'abord été répulsives aux yeux des citoyens, elles sont graduellement apparues comme des espaces intéressants et attractifs, mais aussi valorisables et stratégiques, en raison notamment de leur situation géographique centrale et de la qualité du paysage environnant. C'est dans ce contexte que ces zones, devenues des atouts d'importance dans le redéveloppement et la revalorisation des villes, font l'objet, depuis les années 1960, de stratégies d'aménagement afin de recomposer et redynamiser ces territoires en transition, renouer les liens entre les deux entités déconnectées et ainsi permettre aux citoyens de se réapproprier ces territoires.

Ce mémoire s'intéressera à la manière dont les citoyens se réapproprient, physiquement, mais aussi symboliquement, ces zones nouvellement requalifiées en utilisant comme exemple, deux projets de réaménagement ayant été développés à San Francisco. Érigés sur deux sites différents et à deux époques distinctes, ces projets, de nature foncièrement différente, suscitent des pratiques et des représentations pouvant éventuellement leur être singulières ou au contraire analogues. Plus précisément, nous nous chercherons à déterminer si les sites requalifiés sont pratiqués par les résidents de la ville et si ces derniers sont investis de valeurs identitaires et collectives, donc s'ils constituent à nouveau un territoire d'appartenance. Cette réflexion nous amènera ainsi à répondre à ce questionnement global et fondamental : dans quelle mesure les projets de revalorisation urbaine mis en place sur la façade portuaire de San Francisco ont-ils permis au front d'eau d'entrer dans une phase de reterritorialisation?

Afin d'explorer ces différentes facettes, nous nous emploierons d'abord, au cours du chapitre un de ce mémoire, à présenter le contexte général de désaffectation et de requalification des espaces portuaires, ainsi que leurs enjeux respectifs afin de comprendre et détailler le processus de territorialisation, déterritorialisation et la tentative de reterritorialisation qui leur sont associés. Les projets de requalification urbaine ayant eu lieu à San Francisco seront ensuite brièvement présentés. Le chapitre deux sera quant à lui consacré à la présentation de notre problématique et de notre questionnement de recherche ainsi qu'aux hypothèses sous-jacentes. Nous chercherons également à positionner notre recherche dans le champ d'études géographiques, pour en dégager sa pertinence scientifique, mais aussi sociale. Alors que le chapitre trois s'emploiera à présenter notre méthodologie de recherche, le chapitre quatre s'attardera aux cadres théorique et conceptuel, gravitant autour de la géographie sociale et culturelle et du courant humaniste. La territorialité et le processus de reterritorialisation chapeauteront les concepts descriptifs et analytiques ainsi que les notions indispensables à la description, la compréhension et l'analyse du phénomène de revalorisation urbaine du front d'eau et de ses impacts sur les dynamiques de réappropriation de l'espace : les pratiques, les représentations, l'appropriation, l'appartenance locale et identitaire et le patrimoine. Le cadre opératoire, c'est-à-dire les variables et indicateurs utilisés, sera par la suite présenté au cours du chapitre cinq. Nous nous attarderons, dans le chapitre suivant, au contexte historique global du développement des projets de revalorisation urbaine du front d'eau de San Francisco. Nous présenterons les caractéristiques respectives des deux sites à l'étude sur le plan de leurs formes et de leurs fonctions afin d'être en mesure de saisir le sens du processus de déterritorialisation et de la tentative de reterritorialisation qui les caractérisent. Finalement, les résultats de la recherche, basés essentiellement sur l'observation directe, les questionnaires, la revue de presse et les entrevues semi-dirigées, seront présentés au chapitre sept et analysés au chapitre huit. Nous serons ainsi en mesure de confirmer ou d'infirmer notre

hypothèse de recherche par l'établissement de liens avec le cadre conceptuel élaboré auparavant, et éventuellement élargir les perspectives de recherche.



## CHAPITRE I

### LE CONTEXTE DE DÉSAFFECTATION ET DE REQUALIFICATION DES ESPACES PORTUAIRES

#### 1.1 L'espace portuaire : un imaginaire universel et dichotomique

Si ville et port ont, pendant de nombreux siècles, été caractérisés par un système d'interdépendance (Henry, 2006), ils sont, depuis les années 1950, davantage inscrits dans une logique de découplage et de déséquilibre. L'évolution des rapports entre ville et port peut être comprise, selon Bonillo, Donzel et Fabre (1992), « comme celle d'un mouvement de longue durée qui va de l'intégration originelle [...], à la séparation contemporaine » (p. 9). En effet, l'éclatement et l'étalement spatial des activités portuaires ont engendré la formation de parcelles de terrain en friche (Prelorenzo, 2011), véritables témoins physiques des profondes mutations en cours. Caractérisées par des territoires inutilisés, abandonnés, bâtis ou non bâtis, et associées aux notions d'abandon, de césure, de crise et de déprise, les friches constituent une rupture, un vide, dans un territoire et une société (Janin et Andres, 2008). Révélatrices de changements visibles à l'échelle locale, elles marquent la fin d'une territorialité spécifique (Raffestin, 1997). Les espaces portuaires délaissés, souvent perçus de manière négative par les habitants de la ville et jugés barbares et dangereux en raison de leur état dégradé et leur vacuité (Paulet, 2007), revêtent toutefois un poids symbolique important puisqu'ils témoignent de la vitalité économique des villes d'une autre époque.

Faute d'image de substitution, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation, développent une véritable nostalgie vis-à-vis de l'activité passée (Vigarié, 1999, in Gras, 2010, p. 188-189).

Ancrés dans une dichotomie attirance/répulsion, les espaces portuaires ont toujours nourri des sentiments paradoxaux chez les citadins. En effet, si les ports ont longtemps été associés à une image misérable, de décadence et de dépravation véhiculée par la littérature, la chanson et le cinéma (Prelorenzo, 2011)<sup>1</sup>, ces derniers incarnaient malgré tout un mythe et un symbole forts dans les œuvres d'art d'une certaine époque (Henry, 2006; Paulet, 2007)<sup>2</sup> et demeuraient des lieux hautement actifs, dynamiques et vivants aux yeux des citadins. « Il existait [en effet], pour les populations locales qui y résidaient, une symbiose fonctionnelle et affective avec le port et ses activités, un fort sentiment d'appartenance et d'identification à des lieux où l'intensité des liens de voisinage l'emportait certainement sur la médiocrité qualitative du cadre de vie » (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994, p. 28). Ainsi, parallèlement à leur mauvaise réputation et leur aspect répulsif (accessibilité réduite, ambiance polluée et essentiellement fonctionnelle) (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994), on nourrissait conjointement des représentations d'une tout autre nature puisque le rivage, paradoxalement, suscitait une réelle fascination. Il a en effet été non seulement synonyme de liberté, d'infini, de beauté et support de rêveries (Marie et Péron, 2009), mais a également été un lieu de vie à part entière pour la population

---

<sup>1</sup> Les ports ont longtemps été associés, dans l'imaginaire collectif, aux épidémies, à la contrebande, aux tavernes glauques, aux filles de port, aux quartiers sordides et misérablement peuplés, etc. Prelorenzo (2011) souligne l'impact qu'ont eu les chants de Jacques Brel (« ces marins qui pleurent » dans le port d'Amsterdam) et de Piaf (les prostituées érodées par les ans qui consolent les « Milords ») sur l'idée qu'on se faisait des espaces portuaires à une certaine époque. Il mentionne également que pour plusieurs générations, l'imaginaire portuaire reste celui du « Quai des Brumes ».

<sup>2</sup> Selon Henry (2006), l'importance du port se ressentait à la simple vue des tableaux : le port apparaissait au premier plan des peintures alors que la ville demeurait en arrière-plan.



de main-d'oeuvre, faisant par le fait même partie intégrante de l'histoire et de l'identité des villes.

## 1.2 Une évolution marquée : d'une logique de résignation à une logique de spéculation

Si, pendant de nombreux siècles en Occident, « le bord de l'eau a rarement été un espace recherché et valorisé par les citadins » (Prelorenzo, 2011, p. 16), le regard négatif que l'on a longtemps porté sur les côtes et les ports a connu, à partir des années 1960, une lente transformation puisqu'on observe un regain d'intérêt des citadins pour les ports à cette époque. La généralisation du goût balnéaire et la propagation du désir de rivage, les nouvelles sensibilités patrimoniales, les préoccupations écologiques, combinées à l'essor du temps libre et des loisirs, à la mobilité accrue des populations et à l'accessibilité généralisée des zones côtières (Marie et Péron, 2009; Prelorenzo, 2011), ont fait en sorte de rendre les friches portuaires hautement stratégiques. Grandement convoités, les littoraux deviennent vite des lieux à haute valeur ajoutée et suscitent par le fait même l'attention et l'intérêt de différents acteurs sociaux puisqu'ils « forment un immense potentiel pour les villes, notamment en matière de [repositionnement et] de revalorisation de l'image [de marque], d'accroissement économique, de recomposition en accord avec le contexte socio-économique » (Henry, 2006, p. 20) et représentent une occasion de restructurer, régénérer et redynamiser les quartiers limitrophes. Si leur centralité, l'originalité de leur site et de leur structure, puis leur caractère pittoresque et singulier poussent les villes à vouloir redessiner leur paysage portuaire pour en faire une véritable vitrine urbaine « qui n'est pas sans avantages économiques évidents » (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994, p. 45), ces caractéristiques particulières nourrissent également la volonté et le désir des citoyens à vouloir profiter de ces espaces centraux. Or, stimuler la croissance économique par de grandes opérations de

réaménagement demeure un pari délicat, étant donné que « l'image et le rayonnement international ne se traduisent pas aisément au niveau local » (Bergsli, 2008, p. 82). De leur volonté de valorisation émergent ainsi bien souvent des conflits puisque les possibilités de reconquête, influencées par les auteurs des projets, mais aussi par la nature et la composition des espaces, sont multiples (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994).

D'abord considérées comme une calamité, les friches portuaires constituent ainsi, depuis quelques décennies, des territoires à recomposer. Si certaines activités portuaires demeurent malgré tout dans la ville, « l'équilibre entre perspectives maritimes du côté du port et objectifs d'aménagements urbains du côté de la ville est de plus en plus difficile à trouver » (Henry, 2006, p. 13). La recherche d'une articulation nouvelle entre ville et port a donc fait l'objet de nombreux questionnements de la part des autorités urbaines et portuaires, menant par le fait même, à partir des années 1960, à des exercices de réaménagement des fronts de mer. Trois générations de mutations se sont depuis succédé dans les villes portuaires (Gras, 2010). Les ports d'Amérique du Nord vont être les premiers à expérimenter et à mettre en place des stratégies de revalorisation des façades portuaires désuètes, et ce, pour deux principales raisons. Alors que ces ports étaient les premiers à voir leurs activités portuaires quitter leur centre traditionnel pour s'installer dans des eaux toujours plus profondes et sur des espaces toujours plus vierges (Henry, 2006), les villes nord-américaines ont également vu dans les opérations de réaménagement un moyen de combattre l'étalement urbain (Rodrigues-Malta, 1997). Les années 1960 ont ainsi ouvert la voie au développement d'équipements culturels et récréatifs de type *Festival Market Place*<sup>3</sup>, afin d'attirer la population, mais aussi les touristes. La recherche d'un front d'eau prestigieux se poursuit dans les décennies suivantes,

---

<sup>3</sup> Les projets de *Festival Market Place* sont caractérisés par la mise en place de longues galeries de restaurants et de magasins à thème maritime dans les entrepôts et les quais reconvertis. Une description plus détaillée de ce type de projet sera faite dans le chapitre VI du mémoire.

puisqu'on observe, dans les années 1970-1980, un développement de type tertiaire dans le monde anglo-saxon (Gras, 2010). Les fronts de mer reconvertis pour accueillir complexes résidentiels, immeubles de bureaux et sièges sociaux d'entreprises multinationales caractérisent la seconde génération de mutations. Une nouvelle vague de redéveloppement émerge depuis les années 1990, cette fois dans les pays des continents asiatiques et africains. On y observe entre autres la mise sur pied de terminaux éloignés des villes à des échelles très différentes de celles des ports américains et européens (Gras, 2010).

La typologie d'activités participant à la reconquête des espaces portuaires délaissés développée par Baudoin, Collin et Prelorenzo (1997) met en évidence la préférence donnée aux activités du secteur tertiaire capables de générer quelque forme de rentabilité foncière dans les projets de développement des berges. Chaline et Rodrigues-Malta (1994) dressent d'ailleurs la liste du « tertiaire maritime », soit ces activités qui tirent leur caractère maritime du fait de leur localisation et du thème exploité, plutôt que de leur relation organique avec l'eau : activités scientifiques et de recherche d'orientation maritime, activités culturelles, récréatives et commerciales à thématique maritime et sièges sociaux et édifices d'accueil situés sur le front d'eau. En remplacement des structures maritimes et industrielles, condominiums, hôtels, surfaces commerciales et édifices de bureaux se sont donc érigés en vue de construire, de façon rapide, une image tournée vers l'avenir, souvent au détriment d'héritages à forte valeur architecturale et identitaire (Marie et Péron, 2009). La mise en place d'équipements rentables d'un point de vue économique, mais qui n'ont plus ou peu de rapport avec les fonctions portuaires, a ainsi contribué à l'affaiblissement des référents identitaires traditionnels, attendu que « la perte des repères maritimes n'est pas remplacée par la perspective – souvent lointaine - de leur substitution par de nouveaux "marqueurs" tertiaires et touristiques » (Gras, 2010, p. 188).

C'est vers la fin des années 1980 et au début des années 1990 qu'on constate, à l'échelle internationale, que « la reconversion des fronts de mer a en quelque sorte dérapé et, sous prétexte de rentabilité, s'est trop largement répandue au point de remettre en cause la vocation publique des sites et l'activité portuaire des cités » (Vermeersch, 1998, p. 115). Une remise en question des modèles de développement précédents se fit alors sentir au profit d'une désurbanisation des fronts d'eau, par le biais de la redécouverte de l'esprit des lieux. Un changement d'orientation par rapport à la vision moderniste de la ville se mit donc en place : « le fonctionnalisme, qui avait l'ambition d'adapter l'homme et ses perceptions à la ville moderne, cède progressivement le pas à la démarche inverse dans laquelle la culture existante dicte les transformations de la cité » (Vermeersch, 1998, p. 192-193). Apparue dans les années 1960, notamment à travers les écrits de Jacobs (1961), ce n'est que récemment qu'on peut voir les marques de cette révolution dans le paysage urbain (Vermeersch, 1998). En Europe comme en Amérique, les villes portuaires s'efforcent de conserver la vocation maritime des lieux à reconvertir (Gras, 2010; Vermeersch, 1998), de

renouer les liens perdus, non pas avec une activité passée, mais avec un fait géographique et de rétablir une relation physique qui est, généralement, à l'origine du développement de la ville, qui participe de son identité et l'inscrit dans un territoire (Lechner, 2006, p. 5).

Nombre de villes s'interrogent ainsi sur la façon dont elles peuvent conserver et mettre en valeur leur authenticité et leur identité, tout en accédant au rang de métropole mondiale.

La recherche de nouvelles stratégies d'aménagement qui puissent permettre la réintégration spatiale et sociale de ces espaces et la création d'une image qui puisse tout autant attirer des investisseurs et des touristes qu'améliorer le cadre de vie des habitants (Bergsli, 2008) n'est ainsi pas chose aisée puisque les enjeux, multiples et complexes, s'inscrivent à plusieurs échelles. Plusieurs organisations et laboratoires de

recherche ont en ce sens été mis sur pied afin de discuter et débattre des différentes transformations à imaginer afin de redynamiser, réintégrer et revaloriser ces territoires désaffectés pour le plus grand nombre et répondre au « malaise identitaire » (Gras, 2010, p. 188) suscité par la présence de friches portuaires. On peut penser entre autres à l'Association Internationale des Villes Portuaires (AIVP), à l'*American Association of Port Authorities* (AAPA), au *Baltic Ports Organization* (BPO), à l'European Sea Ports Organisation (ESPO), à l'Association pour la collaboration entre ports et villes (RETE), à l'Observatoire villes port de l'Océan Indien, à l'observatoire du littoral en France, etc. Le nombre important de colloques, de rencontres et d'écrits ayant été réalisés à travers le monde témoigne ainsi des nombreux questionnements, réflexions et préoccupations urbanistiques que suscite le développement de tels projets aux yeux de la communauté intellectuelle, politique et civile quant aux modalités, aux choix d'aménagement et aux priorités à privilégier. La multitude d'enjeux et d'impacts sur le milieu urbain que soulèvent ces projets explique la mobilisation internationale d'acteurs interdisciplinaires ainsi que la diversité des approches et des axes de recherche possibles<sup>4</sup>, que ce soit dans les phases de planification ou d'évaluation des projets (pré-/post-, a priori/a posteriori).

L'évolution de la reconquête urbaine de ces territoires, dont San Francisco est témoin depuis maintenant quelques décennies, met en lumière la complexité des enjeux soulevés par de telles opérations. Si l'ensemble des façades portuaires est affecté par des forces externes similaires et est globalement confronté à des enjeux analogues, ces derniers se façonnent et se transforment toutefois en fonction des contextes local urbain, géographique (Vermeersch, 1998), culturel et historique (Kotval et Mullin, 2010) dans lesquels ils s'inscrivent.

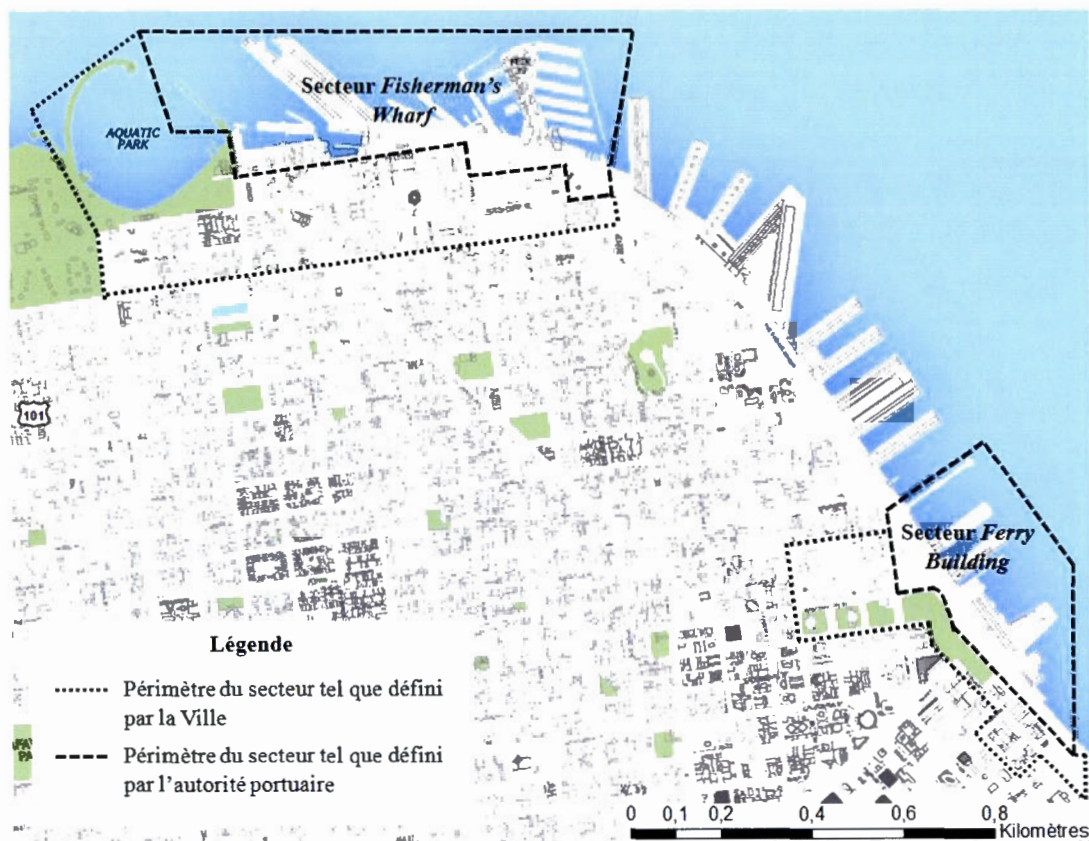
---

<sup>4</sup> Le réaménagement des façades portuaires peut par exemple être analysé en matière de politiques urbaines, de développement local, de design urbain, d'architecture, etc. Plusieurs approches peuvent également être privilégiées : approche environnementale, gestionnaire, etc.

### 1.3 San Francisco, un cas d'étude

La décision de mettre en valeur les espaces portuaires délaissés et les héritages bâtis qui s'y retrouvent relève de choix délibérés. Si certains d'entre eux peuvent rester en plan, être méprisés, oubliés ou voués à la destruction, d'autres peuvent plutôt changer d'usage et « contribuer à la reconfiguration des territoires littoraux sur le mode d'aujourd'hui » (Marie et Péron, 2009, p. 3). Très tôt, les autorités urbaines et portuaires de San Francisco ont pris la décision de donner une nouvelle vie à ces espaces affranchis de leurs fonctions traditionnelles en prenant position, dès les années 1970, quant aux éventuelles fonctions et vocations qu'allait prendre la façade portuaire : le front d'eau urbain, entré dans une phase post-industrielle depuis la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, allait devenir un espace dédié à la consommation et aux loisirs (Rubin, 2011). Précurseur de ces opérations de réaménagement, San Francisco a connu deux transformations majeures de nature différente, sur deux sites distincts, à approximativement 25 ans d'intervalle.





**Figure 1.1 Localisation des zones à l'étude**  
Marilyne Gaudette, 2014

Les premiers efforts de requalification des quais désaffectés se sont d'abord traduits par l'adoption du modèle américain de type *Festival Market Place*<sup>5</sup>. Au cours des années 1970, un projet de mise en valeur touristique et commerciale inspiré des projets de Boston et Baltimore et maintenant copié à plusieurs reprises à l'international a été développé dans le secteur de *Fisherman's Wharf*. Les efforts se sont par la suite orientés, dans les années 2000, vers la conservation de l'authenticité du lieu, la mise en valeur du patrimoine maritime et portuaire et la refondation d'un

<sup>5</sup> Rappelons que les projets de type *Festival Market Place* sont caractéristiques de la première génération de transformations des fronts d'eau selon Gras (2010).

vaste espace public, menant ainsi aux exercices de réhabilitation dans le secteur du *Ferry Building*<sup>6</sup>.

L'analyse du cas de San Francisco est intéressante pour deux principales raisons. La requalification du front d'eau semble dans un premier temps s'être réalisée, selon Rubin (2011), différemment de certaines autres façades portuaires internationales comme Tokyo, Londres, New York, où les lois du marché sont à ce point fortes qu'elles dictent la majeure partie des opérations de reconversion (Baudoin, Collin et Prélorenzo, 1997). En effet, Rubin (2011) souligne que :

The transformation of San Francisco's urban waterfront [...] has been slower and has produced a somewhat different morphology. At this time, the port has no office towers, housing has been built in only two places, and hotels are absent. [...]. Instead, the waterfront is characterized by modestly scaled development, is laced with open space and publicly oriented uses, and it has an emphasis on public access to and movement along the waterfront (p. 16-17).

Les exercices de réaménagement de la façade littorale de San Francisco semblent davantage basés sur une logique de bien commun et moins sur une logique de rentabilité, dans la mesure où ces derniers privilégient l'octroi d'espaces publics, aux dépens d'espaces privatisés. Nous manifestons également un intérêt marqué pour ce cas en raison de la présence de deux types de réaménagement distincts, attendu que les projets ont été pensés et développés à deux différentes époques. La présence de ces deux modèles de requalification, impulsés par des pratiques aménagistes diverses à l'échelle des principes d'aménagement et développés dans des contextes de reconquête et de réaffectation divergents, permet de constater l'évolution de la prise de conscience face à un phénomène subi qui était au départ indésirable. Particulièrement significatifs de l'évolution de l'attitude à l'égard des fronts d'eau, ces derniers font de San Francisco un terrain idéal pour comprendre et analyser

---

<sup>6</sup> Les projets de requalification urbaine seront davantage décrits au chapitre IV.



l'impact de deux projets émanant, selon Gras (2010), de deux générations de *waterfront*, sur le plan des pratiques qu'ils impulsent et ainsi évaluer les possibilités de réappropriation, voire de reterritorialisation de ces espaces portuaires. D'apparence, l'importance des espaces ouverts et collectifs contribuerait à rendre le front d'eau accessible à un large public. Mais pour quel public? Les projets de réouverture des berges permettraient également aux résidents de se réapproprier physiquement, mais aussi symboliquement, ces territoires. Qu'en est-il vraiment?

[Cette page a été laissée intentionnellement blanche]

## CHAPITRE II

### PROBLÉMATIQUE

#### 2.1 Des projets territorialisants?

Les exercices de revalorisation urbaine des espaces portuaires n'étant pas des pratiques récentes, dans la mesure où les premières générations ont débuté dans les années 1960 aux États-Unis, plusieurs études ont été réalisées en ce qui a trait aux composantes et aux spécificités de ces projets. Grâce aux conclusions de certains chercheurs, dont Hall (1988), Norcliffe et al. (1996), Giband (1998), Gravari-Barbas (1998, 2004) et Colin (2001), il est maintenant répandu que les premiers modèles de requalification des fronts d'eau, de type *Festival Market Place*, ont mal vieilli et ont intégré une même vision standardisée de culture maritime. Si, au départ, la première génération d'opérations de réaménagement des friches portuaires semblait elle-même démarquer et distinguer les villes portuaires des autres villes de la scène internationale, contribuant par le fait même à renforcer leur identité maritime, ces opérations, en suivant une formule semblable d'une ville à une autre, ont paradoxalement eu l'effet contraire. En effet, dupliquées à maintes reprises à l'échelle mondiale, ces opérations ont mené à une homogénéisation des formes et des fonctions des secteurs portuaires reconvertis et sont devenues une attraction sans saveur particulière (Vermeersch, 1998). Norcliffe et al. (1996) soulignent à cet effet qu'au final, « the search for difference and individuality produced a degree of sameness » (in Henry, 2006, 114). Vermeersch (1998) poursuit :

Le *Festival Market Place*, s'il a su séduire au départ par sa nouveauté, est devenu une attraction plus fade après avoir été copié à maintes reprises; il ne bénéficie désormais plus de son caractère unique, ou tout au moins rarissime. Peut-être est-ce une preuve de plus, s'il en fallait encore une, que la simple répétition d'un concept, notamment en matière urbaine, entraîne son propre discrédit (p. 77).

Gravari-Barbas (1998) explique ainsi que la recherche d'un succès et d'une relance économique rapide a mené à l'adoption de modèles génériques, déconnectés du territoire et des réalités locales, de l'histoire et de la culture du lieu, la plupart des activités qui s'y déroulent n'ayant aucun rapport avec le caractère portuaire et patrimonial du site. Cette tendance vers l'homogénéisation des projets de requalification des espaces portuaires, basée sur ce que Colin (2001) appelle le développement de « stéréotypes maritimistes », engendre d'ailleurs, selon Gravari-Barbas (1998), un émiettement de l'identité et de l'authenticité locale et une perte de la spécificité des lieux<sup>7</sup>. Dans ce contexte, Rodrigues-Malta (1997) souligne que la transformation des espaces portuaires centraux interroge l'identité des territoires. En effet, dans les villes où le port a déserté ses espaces traditionnels, affectant par le fait même la stabilité de l'économie, mais aussi l'image de ces dernières, « les quais et bassins délaissés deviennent les supports d'une identité à affirmer » (Rodrigues-Malta, 2001, in Henry, 2006, p. 115).

Plusieurs études (Bailly, 1989; Bédard, 2000, 2002a, 2002b; Deshaies et Sénécal, 1997) ont souligné que le mouvement de mondialisation, s'il tend à uniformiser les usages et les cultures (Bédard, 2000), n'est pas nécessairement synonyme d'homogénéisation. Il serait en effet erroné de croire, selon Bailly (1989) « qu'avec la société contemporaine, l'homme devenu mobile, perd ses racines en vivant dans des

---

<sup>7</sup> Le concept de ville générique, développé par Koolhaas (1995) (*The generic city*), avait déjà fait son entrée dans la littérature urbaine plus large. Or, nous croyons suffisant de réutiliser les conclusions de Gravari-Barbas (1998), ces dernières étant spécifiquement appliquées aux espaces portuaires reconvertis.

environnements de plus en plus homogènes » (p. 56), puisque l'homogénéité incite généralement à revendiquer encore plus fort ses spécificités locales. Le contexte actuel d'implosion des distances et des frontières (Bédard, 2002a, 2002b) et d'éclatement des modes de vie et des appartenances (Bédard, 2000) a contribué au changement d'attitude face à aux héritages bâtis, maritimes dans le cas actuel. Les mobilités accrues, en contribuant à multiplier les rapports aux territoires, ont engendré l'affaiblissement des référents identitaires traditionnels (Bédard, 2000) et un changement dans les modalités d'attachement et d'appartenance aux lieux (Gravari-Barbas, 2005) et ont ainsi incité les individus à vouloir mettre en valeur différents lieux de vie qui autrefois, ne faisaient pas nécessairement l'objet d'une volonté de mise en patrimoine (Gravari-Barbas, 2005). Ainsi, la multiplication des sauvegardes témoigne, selon Balandier (1994), d'un besoin d'identification et d'enracinement. Susceptibles de servir de repères identitaires puisqu'ils contribuent à cristalliser des valeurs culturelles (Di Méo, 2008a) et qu'ils sont porteurs d'histoire et objets de reconnaissance (Fagnoni, 2005, in Gravari-Barbas, 2005), ces héritages maritimes sont ainsi soumis à une attention particulière depuis quelques décennies.

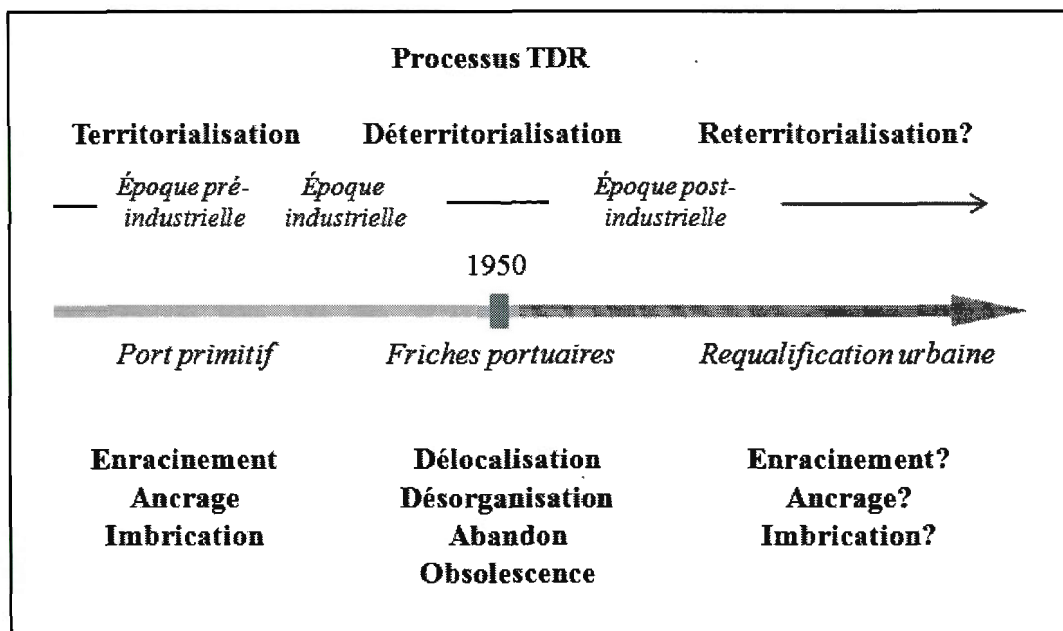
Face aux importantes craintes d'homogénéisation et de banalisation qu'ont alimentées la globalisation et la modernité (Thomas, 2004), s'est développée une quête identitaire qui a poussé les villes dotées d'un patrimoine architectural, maritime et portuaire remarquable, à réhabiliter leurs édifices et leurs structures. Le patrimoine occupe ainsi une place croissante dans les exercices de requalification et de revalorisation urbaines. Négligé dans les années 1950 à 1970, soit lors de l'époque caractérisée par la rénovation brutale de l'espace (Edelblutte, 2008), il s'est peu à peu affirmé et imposé non seulement en raison de son intérêt et de sa qualité esthétique et architecturale, mais aussi parce qu'il fait partie intégrante de l'identité des habitants d'un lieu (Di Méo, 2008a; Gravari-Barbas, 2005) et participe de cette manière à la construction des territoires. Di Méo (2008a) fait à ce titre un parallèle étroit entre patrimoine et territoire. Effectivement, en remplissant une fonction mnémonique,

symbolique, fédératrice et identitaire, ces derniers « inscrivent ensemble les groupes sociaux dans une continuité historique soigneusement séquencée et découpée qui contribue à les singulariser » (Di Méo, 2008a, p. 14). Il souligne également que patrimoines et territoires se construisent en parallèle puisque la fonction patrimoniale édifie, génère et renforce des territoires en fournissant quelques symboles clés, tandis que les territoires et les représentations culturelles qu'ils engendrent génèrent quant à eux une justification patrimoniale et jouent un rôle puissant dans la qualification patrimoniale. Le patrimoine s'avère ainsi être un agent de territorialisation efficace, puisque l'effet territorial confère aux héritages une forte dimension identitaire.

Dans ce contexte, le patrimoine aurait donc une forte utilité sociale puisqu'il permettrait à certains espaces portuaires désaffectés depuis les bouleversements de l'époque industrielle de se sortir d'une phase de déshérence, pour arriver à redevenir animés et attractifs et ainsi leur permettre d'entrer dans une phase de reterritorialisation. Ce processus de territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation (TDR)<sup>8</sup>, développé par Raffestin (1977, 1980, 1987) et repris par Chaline et Rodrigues-Malta (1994) dans l'étude des relations ville/port, traduit les grandes séquences qui sous-tendent l'évolution des fronts d'eau urbains des villes nord-américaines et, dans une certaine mesure, européennes.

---

<sup>8</sup> Nous développerons plus en profondeur le concept de territorialité et insisterons davantage sur la dynamique de territorialisation d'un espace au chapitre IV, éclairant par le fait même le processus TDR.



**Figure 2.1 Schéma du processus de territorialisation-déterritorialisation reterritorialisation (TDR)**

Marilyne Gaudette, 2014

La littérature démontre en effet que depuis les grands changements impulsés par l'arrivée de l'ère industrielle<sup>9</sup>, la relation qu'entretiennent les hommes avec l'espace portuaire a évolué rapidement, puisqu'on a pu observer un bouleversement notable non seulement au niveau des pratiques qu'il suscite, mais aussi dans la manière dont les hommes se représentent cet espace et s'y identifient. Les modes de vie ayant été fortement marqués par la dynamique des espaces portuaires en raison de l'imbrication des activités et des fonctions des villes-ports avant l'âge industriel, ceux-ci sont vite entrés dans une logique de rupture, soit dans une phase de déterritorialisation, impulsée par l'arrêt graduel ou le déplacement de certaines activités portuaires. Les liens organiques et physiques qui unissaient autrefois les deux entités se sont peu à peu relâchés, tout comme l'activité des quais et des quartiers ouvriers situés à

<sup>9</sup> Les grands changements de l'ère industrielle ont été exposés au chapitre I.

proximité des zones portuaires, engendrant de ce fait des coupures sur les plans social et psychologique. En effet, les ports, autrefois animés par des matelots et des pêcheurs en symbiose avec l'eau (Lechner, 2006), sont peu à peu devenus des espaces désertés, désaffectés et inactifs et le rivage est par conséquent devenu dévalorisé, marginalisé et déprécié. Si le détachement, voire le déracinement des hommes vis-à-vis de ces espaces délaissés a marqué l'imaginaire d'une certaine époque, on cherche aujourd'hui à renverser cette tendance afin de les réintégrer à la dynamique urbaine. C'est grâce à des exercices de revalorisation et de requalification urbaines qu'on tente ainsi de recomposer et retisser les liens perdus avec un espace ayant participé et façonné l'identité de la ville et de ses habitants, donc de reterritorialiser l'espace portuaire.

Le patrimoine, devenu l'élément central du discours politique sur le renouveau des villes portuaires peut toutefois, selon Gras (2010), apparaître comme un « concept creux », une coquille vide, s'il ne remplit pas une fonction de développement territorial. Ce dernier souligne à cet effet que « l'inscription [patrimoniale] n'est pas une fin en soi » (Gras, 2010, p. 200), l'essentiel étant l'appropriation sociale et l'adhésion de la population qui vit à proximité du patrimoine en question. Si la requalification symbolique d'édifices et de structures traditionnelles exprime, selon Micoud (2004), « le souci d'inscrire ensemble des individus dans le temps imaginaire d'une mémoire de territoire » (in Debardieux, 2006, p. 351), elle ne peut toutefois prétendre de faire durer automatiquement les identités dans le temps. Plusieurs auteurs, dont Cuillerai et Abeles (2002) et Debardieux (2006) soulignent le danger de tomber dans le piège du triangle magique « culture-territoire-identité », remettant ainsi en question l'idée que les identités collectives auraient nécessairement un caractère territorial. Debardieux (2006) fait par ailleurs valoir que « l'adéquation entre entité géographique, d'une part, et identités sociales et collectives de l'autre, devrait être pensée non plus comme le modèle, mais comme une des modalités possibles de la spatialité des groupes sociaux » (Debardieux, 2006, p. 347).



Guermond (2006) développe aussi sur le risque d'instrumentalisation du patrimoine. En effet, le désir de conserver et de mettre en valeur les spécificités locales des territoires, via notamment la mise en patrimoine de certains lieux ou édifices par exemple, s'inscrit selon lui dans une logique de marketing territorial puisque ces dernières permettent l'atteinte d'une certaine authenticité et d'une singularité, qui engendre à son tour le renforcement de l'image et de l'attractivité des territoires sur la scène internationale (Di Méo, 2008a; Guermond, 2006; Pecqueur, 2012). Guermond (2006) souligne ainsi que « la mode actuelle du patrimoine présente le risque de muséification de certains espaces, qui les réduise à des fonctions touristiques [...] en maintenant une identification territoriale en grande partie superficielle » (p. 294). Bref, la charge identitaire des objets patrimoniaux demeure extrêmement complexe à évaluer et à analyser, attendu que chaque cas semble singulier et unique.

Qu'en est-il du cas de San Francisco? La ville, en ayant connu deux transformations typiques de deux époques distinctes, nous offre la possibilité d'analyser la relation qu'entretiennent les individus avec deux projets divergents. Cette perspective diachronique nous permet de surcroît d'évaluer les possibilités de reterritorialisation émanant de deux projets de nature différente. Si les projets visaient à redonner sens aux lieux bousculés par les mutations récentes des économies et des modes de vie, ils ont aussi représenté une opportunité de réappropriation urbaine pour les citoyens, une occasion de rétablir l'appartenance des populations locales vis-à-vis ces territoires désaffectés et de repenser, voire reconstruire, l'identité de ces territoires. Y est-on parvenu? Les projets font-ils sens? Sont-ils signifiants? Pour qui? Participent-ils du sentiment d'appartenance des résidents? Ancrent-ils et matérialisent-ils leur identité collective? À quels besoins répondent-ils? Les projets permettent-ils, de manière similaire, le réinvestissement imaginaire de ces espaces, tout comme leur usage concret? Les sites sont-ils de simple support d'activités ou correspondent-ils plutôt à des territoires entièrement appropriés et investis? L'évolution des modes de pensées quant aux façons de réaffecter et reconquérir les espaces portuaires de la ville a-t-elle

eu un impact sur les pratiques engendrées? Les exercices de réhabilitation créent-ils inévitablement des espaces signifiants? La volonté de sauvegarde envers les édifices historiques du second site à l'étude s'inscrit-elle dans une démarche identitaire de réappropriation territoriale ou seulement dans une logique de développement touristique? La transformation de type *Festival Market Place* fait-elle de *Fisherman's Wharf* un secteur vide de sens pour autant?

Dans le contexte où le rapport qu'entretiennent les individus avec les sites requalifiés n'émane pas seulement de l'utilisation qu'ils en font, mais aussi de la charge symbolique dont ils les investissent (Rioux-Hébert, 2005), il nous semble ainsi pertinent de comprendre et d'analyser, a posteriori, les effets de ces réaménagements sur le plan des pratiques et des représentations, et sur leur capacité à susciter à nouveau un sentiment d'appartenance.

## 2.2 Question et hypothèse principales

*Dans quelle mesure les projets de revalorisation urbaine mis en place sur la façade portuaire de San Francisco ont-ils permis au front d'eau d'entrer dans une phase de reterritorialisation?* Nous posons l'hypothèse que les exercices de revalorisation urbaine du front d'eau se sont traduits par des configurations urbanistiques divergentes qui ne possèdent pas le même potentiel de reterritorialisation. Une série de facteurs a selon nous contribué à influencer la façon de requalifier le front d'eau qui, à son tour, influence aujourd'hui les multiples modes d'appropriation des espaces requalifiés et les représentations qui en émanent. En effet, nous croyons que les contextes économique, social, culturel et politique dans lesquels ont émergé les projets, leur localisation géographique respective, ainsi que les traditions urbanistiques propres à chacune de leur époque de mise en place ont influencé les principes d'aménagement et les finalités de chacun des projets urbains et, *de facto*, la

manière dont ils sont aujourd'hui pratiqués et perçus. En outre, il est selon nous nécessaire de remettre en contexte les configurations urbanistiques actuelles afin d'être en mesure de comprendre et d'analyser leur potentiel de reterritorialisation. Les facteurs sur lesquels s'appuie ce potentiel sous-tendent par ailleurs le développement de certains postulats explicatifs dont les perspectives de réflexion nous semblent fécondes.

### 2.2.1 Effet de lieu et effet de culture

L'hypothèse de recherche principale s'appuie sur deux principaux postulats explicatifs. Dans un premier temps, le territoire portuaire, du fait de son contexte géographique et historique particulier, correspond à un environnement spécifique qui concourt à conditionner et moduler les pratiques et les représentations qui en sont faites (Bédard, 2011). En ce sens, il est selon nous un facteur explicatif et isolable des pratiques spatiales et sociales qui lui sont associées<sup>10</sup>. Le terrain d'étude a toutefois la particularité de détenir un double effet de lieu. Effectivement, les deux projets de requalification sont, à notre avis, des entités spatio-temporelles à part entière, qui génèrent des effets de lieu différents compte tenu de leurs caractéristiques respectives, qui modulent, conditionnent et expliquent les modalités d'appropriation à ces lieux. Nous soumettons ainsi l'hypothèse que les pratiques et les représentations relèvent d'un effet de lieu distinct.

Notre hypothèse principale sous-entend également la culture, comme « production de l'esprit renvoyant entre autres aux techniques, usages et pratiques quotidiennes » (Bédard, 2011, p. 47), comme facteur explicatif des formes d'appropriation de l'espace portuaire. Les sites portuaires réaménagés sont pour nous des productions

---

<sup>10</sup> On fait, sur le front d'eau, des activités qu'on ne pourrait pas faire ailleurs dans la ville et on lui associe également des représentations et un imaginaire particuliers.

culturelles et les pratiques qui leur sont associées relèvent d'acquis culturels, d'où l'effet de culture qu'on leur associe. Ainsi, la manière de penser le front d'eau et de le pratiquer est amenée à évoluer, dans la mesure où les opérations de reconquête sont conformes à une vision de l'espace portuaire à une époque donnée. À cet égard, le premier projet de revalorisation urbaine, en ayant été modelé en fonction de la culture urbanistique des années 1960-1970, ne correspondrait hypothétiquement plus aux préoccupations et objectifs d'aménagement des années 2000. Dans ce contexte, nous supposons donc un décalage culturel entre les deux phases de revalorisation qui ont un effet sur les dynamiques de réappropriation de ces territoires. Bref, la conjoncture associée aux deux transformations est pour nous cruciale pour la compréhension de leur mise en place et de leur utilisation actuelle.

### 2.2.2 Questions et hypothèses secondaires

À notre avis, la pertinence d'une telle réflexion est d'interroger la capacité de plusieurs groupes d'individus à se réapproprier, concrètement et abstraitement, deux espaces ayant été requalifiés de façon différente.

*Dans le contexte où la première vague de requalification a mené à la mise en valeur touristique et commerciale d'une portion du front d'eau, comment se traduit la dynamique de réappropriation de cet espace?* Nous posons l'hypothèse que la requalification touristique et commerciale du front d'eau, en étant largement déconnectée de son territoire d'insertion, a induit une appropriation citoyenne restreinte de l'espace et une appartenance locale et identitaire limitée. En effet, nous estimons que la conjoncture économique difficile et le succès qu'ont connu les autres projets de type *Festival Market Place* dans les grandes villes américaines ont mené à une requalification rapide, de nature largement monofonctionnelle, qui s'adresse essentiellement à des gens de passage.

*Dans le contexte où la seconde vague de requalification a mené à la refondation d'un vaste espace public et à la mise en valeur patrimoniale d'une portion du front d'eau, comment se traduit la dynamique de réappropriation de cet espace?* Nous posons l'hypothèse que la refondation d'un vaste espace public et la requalification patrimoniale du front d'eau, en étant en adéquation avec les besoins et intérêts des locaux, ont permis une appropriation citoyenne plus approfondie et une appartenance locale et identitaire plus définie. Effectivement, le contexte d'ouverture des autorités locales et l'important temps de latence entre l'ancienne affectation de l'espace et sa perspective de réutilisation ont selon nous fait en sorte de mettre en place un projet multifonctionnel qui fait sens pour les locaux.

### 2.3 Pertinence scientifique et sociale

Le phénomène mondial de la reconversion des fronts d'eau a, depuis plus de 40 ans, attiré l'attention de plusieurs disciplines comme la géographie, la planification urbaine, l'architecture, la politique, l'économie, l'histoire, les sciences environnementales ou encore l'ingénierie. L'analyse purement géographique se concentre surtout sur les enjeux généraux et les dynamiques globales qui affectent les espaces portuaires (Baudouin, Collin et Prélorenzo, 1997; Bonneville, 1986; Chaline, 1988; Chaline et Rodrigues-Malta, 1994; Hoyle, 2000; Hoyle, Pinder, Husain, et al. 1988; etc.) ainsi que les phases les plus en amont des projets, abordées sous l'angle des dynamiques d'acteurs et des processus de participation (Courcier, 2002; Gravari-Barbas 1998, 2004). Il ne convient plus aujourd'hui de dresser une liste exhaustive des types de projets de réaménagement de berges, ceux-ci étant beaucoup trop nombreux (Bonin, 2007), mais bien de comprendre leur contexte de mise en place et leurs effets. L'évaluation des projets (a posteriori) demeure toutefois moins développée (Simard, Fortin et Tremblay, 2009) et fait l'objet d'une littérature largement descriptive. Chaline (1999) souligne à cet effet que « si la littérature est

foisonnante lorsqu'il s'agit de décrire des projets, des programmes et des objectifs d'aménagement, elle se tarit dans les méandres de la controverse, dès lors que l'on s'interroge sur les effets [...] d'une opération de reconquête des friches » (p. 103). Malgré le fait que San Francisco ait été l'une des villes pionnières des exercices de revalorisation des fronts d'eau, peu de géographes se sont intéressés à son cas<sup>11</sup>. Ce serait donc l'occasion d'approfondir les connaissances actuelles que de faire-valoir, à partir d'une approche géographique, l'évolution de cette façade portuaire à partir de l'évaluation des projets qui ont été mis en place et leur impact sur le plan de l'appropriation citoyenne et de l'appartenance locale et identitaire.

Les projets de revalorisation des fronts d'eau concernent une grande partie des villes portuaires à l'international. En effet, le deux tiers des métropoles mondiales, régionales ou de villes plus modestes sont touchées par ce phénomène (Chaline, 1997, in Beaudouin, Collin et Prélorenzo, 1997). Une majorité de la population urbaine à l'échelle mondiale est donc concernée et interpellée par ces opérations de grande envergure. La ville de San Francisco, en ayant connu deux phases de réaménagement, a l'avantage d'être témoin des effets de deux projets de nature différente sur son territoire, qui peuvent servir de modèle ou de contre-modèle pour les autres villes portuaires désirant requalifier leurs infrastructures portuaires. L'évaluation de ces projets et l'examen des logiques de réappropriation citoyenne qu'ils impulsent pourraient ainsi offrir de nouvelles perspectives quant aux nombreuses possibilités de revalorisation de ces territoires désuets. Il semble, selon Cauvin (1999), qu'il

---

<sup>11</sup> Les cas de Baltimore, New York, Boston, Portland et Seattle ont quant à eux été largement étudiés.



existe très souvent un "écart", une "distance" entre les propositions techniques, les réalisations concrètes des ingénieurs et la manière dont les citoyens vivent ces constructions, ces installations. [En effet], les décideurs, les acteurs de la ville connaissent-ils les besoins réels, appréhendent-ils aisément ce que "ressentent" ces usagers qui pratiquent la ville quotidiennement ? (p. 2).

Puisque « toute ville est – ou devrait être – organisée, structurée pour ses habitants [...], une connaissance de l'image que l'urbain peut avoir de son environnement paraît essentielle pour éviter des aménagements inadéquats » (Cauvin, 1999, p. 2) et mettre en adéquation les décisions politiques concernant la planification et l'aménagement des villes et les pratiques des usagers. L'analyse du vécu des individus est, selon lui, indispensable afin de transformer l'espace de façon optimale et répondre adéquatement aux besoins et aux aspirations des personnes qui l'utilisent sur une base quotidienne. L'identification des facteurs de succès et d'insuccès est également un exercice nécessaire qui pourrait contribuer à mettre en lumière de nouvelles façons de procéder ainsi que des pistes de solutions intéressantes dans la recherche d'une réutilisation intelligente, réfléchie et non chaotique des friches portuaires en vue de les réintégrer de façon optimale dans le paysage urbain. Pour ce faire, l'approche géographique nous semble pertinente et appropriée.

## 2.4 Une approche géographique

L'évolution des fronts d'eau soulève plusieurs défis et enjeux de taille. Comme nous l'avons vu, les ports sont soumis à des forces externes similaires et à des projets de requalification parfois semblables d'un port à un autre, qui se traduisent toutefois localement de façon différente. La lecture plurielle et relationnelle de la géographie, issue de la transdisciplinarité de cette dernière, combinée à sa lecture multiscalaire, nous permettra une analyse critique approfondie des effets de deux projets de revalorisation urbaine, implantés sur des sites différents et à des époques distinctes.

La démarche holistique de la géographie, qui nous permettra de décrire les éléments qui composent l'ensemble des deux phases de requalification, mais aussi les relations (homme/nature, mais particulièrement espace/société et territoire/culture) entre ces mêmes éléments (Bédard, 2011), nous sera fort utile dans la compréhension des effets de deux projets et leur potentiel de reterritorialisation. L'objectif sera donc de mettre en lien le territoire, qui possède ses potentialités, ses contraintes et ses dynamiques, avec les intentions des acteurs, qui nourrissent des valeurs et des intérêts variés en ce qui a trait à la façon dont ils utilisent les sites et se les représentent, pour ainsi arriver à dégager les différentes dynamiques d'appropriation, à la fois matérielles et idéelles. Une démarche méthodologique adaptée à notre problématique de recherche a par ailleurs été retenue afin de saisir et mesurer ces dynamiques, aussi complexes soient-elles.



## CHAPITRE III

### DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

De manière à répondre à notre questionnement, il nous paraît maintenant important de préciser l'approche méthodologique utilisée, les procédures de collectes (observation directe, questionnaires, revue de presse entretiens semi-dirigés) et de traitement des données.

#### 3.1 Type de recherche et approche privilégiée

Cette recherche fondamentale, en ayant pour ambition d'apporter une compréhension plus poussée quant aux dynamiques de réappropriation et de reterritorialisation de deux zones portuaires spécifiques, cherche à faire avancer les connaissances par le biais de l'analyse des pratiques et des représentations<sup>12</sup>. En se basant sur notre questionnement de recherche et compte tenu du fait que les phases de revalorisation du front d'eau de San Francisco suivent une succession dans le temps, ce dernier est étudié de façon diachronique. « La lecture diachronique, [qui] permet d'identifier des périodes qui marquent une évolution, de caractériser ces différentes époques pour en dégager des logiques dominantes » (Courcier, 2002, p. 78), caractérise notre structure de preuve. Il s'agit ainsi d'analyser deux zones ayant connu des transformations majeures, à deux époques distinctes, dans le but d'examiner les rapports de

---

<sup>12</sup> Piliers de notre cadre opératoire, les pratiques et les représentations sont deux concepts analytiques majeurs de l'étude, à partir desquels se mesureront le degré d'appropriation citoyenne et l'appartenance au territoire (Di Méo et Hinnewinkel, 1999b). Ces derniers seront davantage explicités au cours du chapitre IV et V.

ressemblance et de différence sur le plan des logiques de réappropriation de l'espace. Puisque cette étude est comparative, elle nous permet d'obtenir une validité externe, qui n'est possible qu'avec une comparaison avec un autre cas similaire. L'analyse portée à ces deux secteurs ne nous offre toutefois pas la possibilité d'étendre nos conclusions à d'autres cas internationaux ayant connu des transformations similaires, attendu que chacun d'eux, influencé par le contexte local, est unique. Ce mémoire s'appuie également sur la recherche de validité interne puisque nous vérifions le lien entre les observations empiriques et leur interprétation par le biais des variables et des concepts établis, afin d'en évaluer la justesse et la pertinence (Bédard, 2011).

Le terrain a pris une place considérable dans l'analyse, puisqu'il a été le support de notre questionnement. En nous fondant sur l'observation de la réalité pour approfondir et affiner le questionnement développé, notre recherche est ainsi plus empirique que théorique. Or, un aller-retour constant est exécuté entre théorie et empirie puisque des ajustements conceptuels ont été faits tout au long de la recherche. Le cadre théorique et conceptuel a été pour nous fondamental afin de bien structurer la pensée et l'argumentation. Essentiellement descriptive puisque nous cherchons à mieux saisir les éléments qui composent le territoire et qui façonnent les pratiques et représentations qui y sont associées, la recherche se veut également vérificative puisque nous cherchons à infirmer ou confirmer les hypothèses de recherche.

L'approche méthodologique la plus appropriée à la démonstration recherchée est l'approche mixte. En effet, puisque notre terrain dicte une démarche très structurée (en ce qui a trait à la préparation des entrevues et des questionnaires par exemple), nous avons opté pour une approche quantitative, tout en conservant une démarche qualitative dans la cueillette, le traitement et l'analyse des données recueillies. Malgré le fait qu'une grande partie du cadre opératoire ait été préparé avant le séjour sur le terrain dans le but de maximiser notre productivité, les concepts, les variables ainsi

que les indicateurs se sont raffinés au cours de la progression de la recherche, gardant ainsi un peu de flexibilité dans la démarche retenue.

Loin d'être un protocole figé, l'originalité de cette approche réside dans la souplesse, la flexibilité des combinaisons possibles de techniques et de savoir-faire pour la construction d'une « boîte à outils » adaptés à une recherche particulière et à un contexte d'enquête spécifique qui en font toute sa richesse (Bertrand et al, 2007, p. 330).

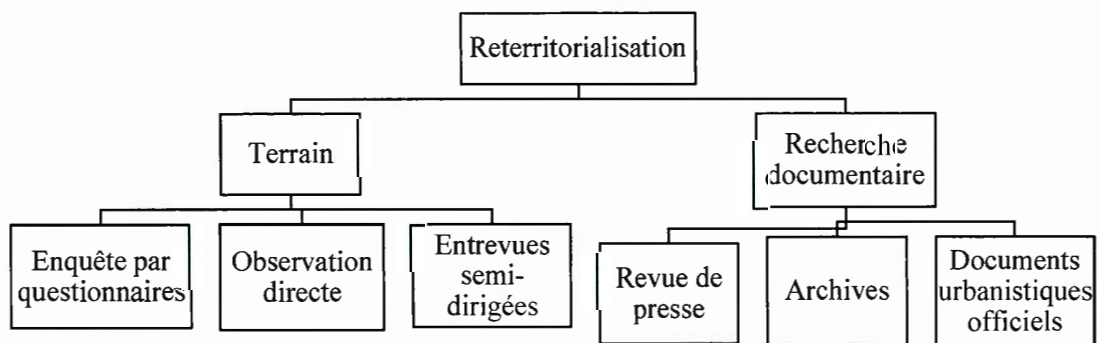
L'approche mixte nous permet ainsi de combiner les avantages des deux méthodes.

### 3.2 Modes de collecte de données

La cueillette des données s'est effectuée en deux temps distincts. Une revue de la littérature a été initialement réalisée afin de cerner les grands enjeux liés au thème de recherche, dégager une mise en contexte globale et élaborer la problématique. Nous avons ensuite procédé à une recension des écrits scientifiques, complétée sous forme de synthèse, qui a d'abord permis de nous situer par rapport à la diversité des approches et des angles de recherche possibles, pour ensuite nous donner les moyens de développer un cadre théorique et conceptuel pertinent et solide, sur lequel s'appuie le questionnement de recherche. Au total, plus de 100 monographies et articles ont été recensés. Afin de mieux comprendre la problématique actuelle, mais aussi souligner l'importance du temps long dans toute action d'aménagement, un rappel historique a été nécessaire. La stratégie méthodologique s'est donc ensuite orientée vers la mise en lumière de l'évolution du contexte historique global du front d'eau, mais aussi de celui, plus spécifique, des deux projets de requalification à l'étude. Une description affinée des différentes phases de mise en place de chacun d'eux, non seulement dans l'espace, mais aussi dans le temps, a donc été faite afin d'obtenir une lecture précise de la trame urbaine à travers son évolution. Pour ce faire, des ouvrages historiques,

articles scientifiques, coupures de presse, rapports émis par les instances responsables de l'aménagement et ouvrages portant sur l'architecture des sites ont été consultés.

Si la première étape concernait la cueillette de données provenant de sources secondaires, la deuxième concerne quant à elle la collecte de données primaires, directement liées à l'expérience terrain, qui s'est échelonnée sur une période de trois semaines et demie (17 février 2013 au 15 mars 2013). Quatre principaux outils méthodologiques ont été sélectionnés et utilisés dans le but de croiser les résultats des différentes sources d'informations et ainsi arriver à examiner les sites requalifiés tels qu'ils sont vécus et appropriés par les individus : l'observation directe, les questionnaires, la revue de presse et les entrevues semi-dirigées. Chaque outil technique a d'ailleurs emprunté différents cheminements d'élaboration et de traitement de l'information.



**Figure 3.1 Schéma synthétique des principales méthodes de collecte de données**  
Marilyne Gaudette, 2014

### 3.2.1 Observation directe

La compréhension des dynamiques et modalités de réappropriation de chacun des secteurs à l'étude nécessite une connaissance affinée du cadre matériel sur lequel elles se produisent. Effectivement, selon Lussault (1997), « l'espace physique sous-tend le régime de visibilité de l'identité citadine » (p. 529) et la cristallise dans sa morphologie par le biais de certains lieux emblématiques, éléments du décor urbain (couleurs, formes des bâtiments ...), profils paysagers, etc. Nous avons ainsi eu recours à l'observation directe afin de déceler les spécificités de chacun des secteurs à l'étude et de les singulariser, mais aussi dans le but de cerner les pratiques qui y ont cours en nous plongeant directement dans l'expérience concrète des sites requalifiés. Cette technique, qui « consiste à observer directement son objet d'étude ou le milieu dans lequel le phénomène se produit afin d'en extraire les renseignements pertinents à sa recherche » (Bédard, 2011, p. 91), a donc dans un premier temps permis l'approfondissement des connaissances globales des deux sites étudiés, notamment sur le plan de leur morphologie respective, du type de bâtiments et de services présents, de la qualité des équipements et du mobilier urbain en place, de la superficie d'espaces verts existants ainsi que de leur entretien général et de leur ambiance respective. À ce titre, des documents urbanistiques des instances locales responsables de l'aménagement (Port of San Francisco, 2004a, 2004b, 2011; San Francisco Planning Department, 2010a, 2010b), mais aussi des publications d'organismes internationaux (Pochon et Schweizer, 2012), ainsi que des ouvrages théoriques (Bassand et al., 2001) ont été utiles afin de cerner l'incidence de certains éléments morphologiques, comme le cadre bâti, les espaces verts et le mobilier urbain, sur la capacité des sites requalifiés à susciter une appropriation citoyenne élargie et une appartenance locale et identitaire.

L'observation directe, qui s'est faite en prenant appui sur une grille suffisamment élaborée et précise afin de permettre la comparaison entre les deux sites à l'étude, a

également pu rendre compte des activités des individus qui les fréquentent, tout en permettant de les qualifier grâce à l'analyse du comportement manifeste des usagers. Une étude exploratoire des pratiques et du ressenti des usagers en lien avec les espaces verts urbains, dirigée par Long et Tonini (2012), a d'ailleurs inspiré le développement de catégories d'usages à recenser. Nous nous sommes postés à différents endroits de chacun des sites afin de les couvrir en entier et ainsi être en mesure de détecter, s'il y a lieu, une différenciation spatiale des pratiques. Au total, plus de 20 heures d'observation ont été réalisées. L'achalandage général, le type de clientèle, les pratiques effectuées ainsi que le comportement global des usagers ont été analysés, et ce, à différents moments de la journée (matin, midi, après-midi, soir) et de la semaine (semaine, fin de semaine) (appendice A). En ce qui concerne l'achalandage des sites, le nombre exact d'usagers a été impossible à déterminer, attendu que le décompte précis était un exercice nécessitant une équipe complète d'enquêteurs. L'expérience terrain a toutefois permis de déceler un nombre approximatif d'utilisateurs, établi en fonction de catégories à intervalles assez larges et étendus afin de diminuer la marge d'erreur. Il a également été possible de réutiliser les données d'une étude réalisée par Sindorf et Dancu (2011), en ce qui a trait au flux moyen d'usagers transitant par la portion nord du front d'eau de la ville.

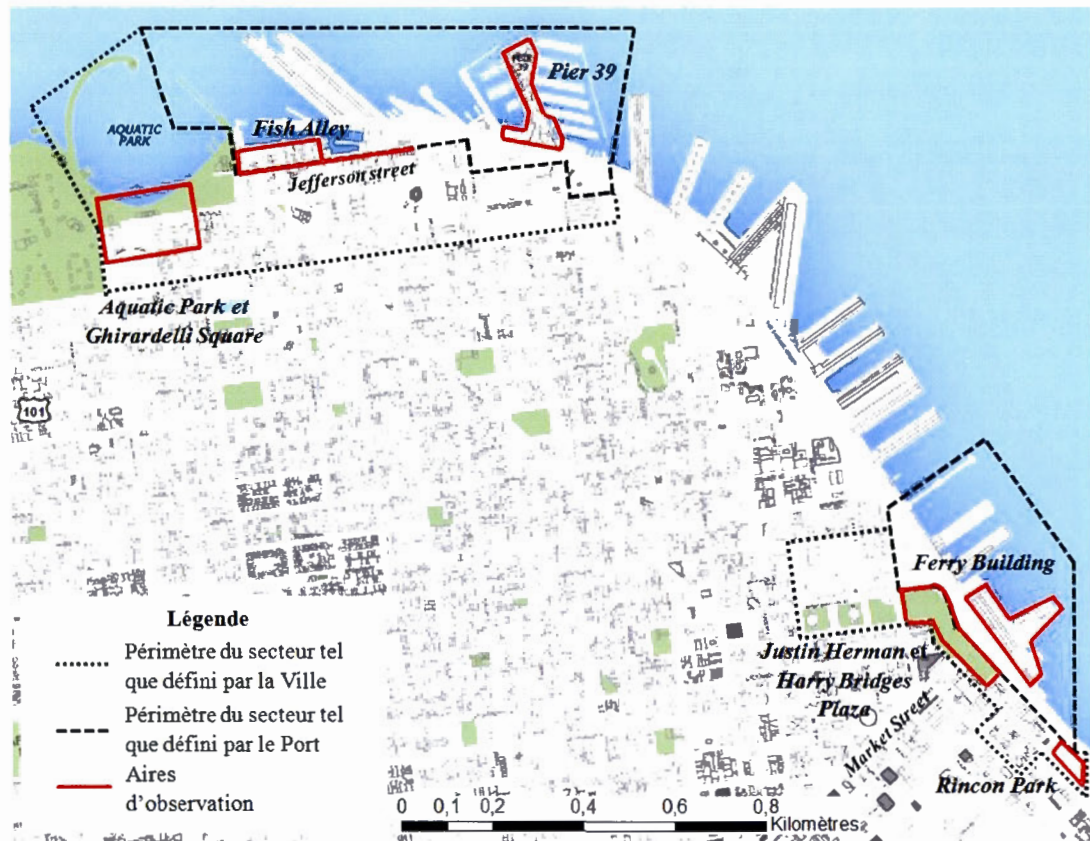
Une recension des activités pratiquées sur l'ensemble du secteur a aussi été réalisée. Nous nous sommes toutefois heurtés à une difficulté technique majeure, dans la mesure où le nombre exact d'individus pratiquant chacune des activités observées était une tâche impossible à réaliser. Nous avons cependant établi une proportion approximative d'usagers en comparant l'importance que prenaient certaines activités sur d'autres. Afin de regrouper les activités recensées, des catégories, bien que non exclusives, ont été choisies (assis sur un banc, assis ou allongé dans l'herbe, assis sur une terrasse, debout, activité physique, jeux avec les enfants, achats, visite/promenade). Bien entendu, des chevauchements peuvent s'observer entre les différentes catégories d'activités. Ces dernières peuvent également caractériser plus



d'un espace à la fois et être d'une durée variée. Si cet exercice comportait ses limites et son lot de difficultés, il nous a cependant permis d'identifier les activités dominantes de chacun des sous-secteurs d'observation (figure 3.2), de façon à les mettre en lien avec les caractéristiques morphologiques et le mobilier urbain en place. Nous avons ainsi été en mesure de distinguer les zones problématiques et les zones de qualité de chacun des secteurs à l'étude.

Nous nous sommes également intéressés à l'habillement des usagers afin de cibler, du moins partiellement, le type de clientèle. En effet, il a été possible de faire certains rapprochements entre la tenue vestimentaire des utilisateurs et leurs accessoires, et l'utilisation que ces derniers faisaient de chacun des secteurs. À notre avis, les individus portant un complet et se déplaçant avec leur ordinateur portable risquaient probablement d'user de l'espace d'une autre façon de ceux vêtus de tenues confortables et dotés de leur appareil photo, bien que la relation demeure strictement hypothétique. Il faut donc considérer les résultats de ces observations avec réserve. Si l'habillement et l'équipement des individus ne nous ont pas permis d'identifier de façon spécifique et irréfutable les pratiques exercées et la composition des usagers, ils nous ont malgré tout permis d'enrichir les données quantitatives relatives au profil des individus ayant affirmé fréquenter les secteurs à l'étude, elles-mêmes obtenues grâce à la distribution de questionnaires. Jumelées, ces méthodes permettent de ce fait de diminuer la marge d'erreur des observations terrain. Au final, les séances ont permis d'observer ce que les individus font, pourquoi ils le font et comment ils le font, alimentant ainsi l'analyse du processus de réappropriation de l'espace et son potentiel de reterritorialisation.

Si, au départ, les limites établies par le port avaient déterminé les secteurs d'observation pour chacun des sites à l'étude, des secteurs d'observation précis ont toutefois été établis pour chacun d'eux, et ce en fonction des informations issues des recherches documentaires et des premières périodes d'observation.



**Figure 3.2 Localisation des principaux points d'observation**  
Marilyne Gaudette, 2014

Les secteurs ayant été ratissés et décrits en profondeur, il a ensuite été question d'appréhender l'appropriation citoyenne et l'appartenance locale et identitaire à partir des qualifications qu'en donnent les individus, résidents ou non, les spécialistes de la scène urbaine et les médias, via la distribution de questionnaires, la réalisation d'entrevues semi-dirigées et d'une revue de presse.



### 3.2.2 Questionnaires

L'importance du discours dans la compréhension des pratiques et représentations est soulignée par plusieurs auteurs : Bertrand et al (2007), Brunet (1992), Di Méo et Hinnewinkel (1999b), Stein (2003), etc. Que ce soit le discours des usagers, de la presse ou des professionnels de l'espace, il est essentiel d'en saisir les principales orientations. Afin de cibler et comprendre plus spécifiquement les pratiques associées à chacun des sites à l'étude et leur portée symbolique respective, nous avons eu recours au questionnaire (appendice B). Si au départ, 150 questionnaires étaient visés, 95 d'entre eux, soit respectivement 50 et 45 en ce qui concerne la zone du *Ferry Building* et celle de *Fisherman's Wharf*, ont été distribués en raison d'une contrainte de temps. Malgré le fait que le nombre de questionnaires reste relativement peu élevé, les résultats obtenus apportent un éclairage intéressant et plusieurs précisions primordiales à notre recherche. Une technique d'échantillonnage de type probabiliste a été priorisée puisque nous désirions « donner la chance à chaque élément de la population une chance véritable d'être choisi » (Bédard, 2011, p. 96). Cette technique aléatoire a permis le développement d'un portrait global le plus juste et le plus neutre possible des pratiques, matérielles ou immatérielles, associées à chacun des sites. Les individus souhaitant manifester leurs habitudes, leurs activités et leurs opinions ont été sélectionnés sur une base volontaire et en fonction de l'intérêt manifesté.

L'administration du questionnaire, qui s'est traduit sur le terrain par des entrevues en personne, était d'une durée approximative de 15 à 20 minutes. Formé de 22 questions préformées, standardisées, neutres et composées d'un vocabulaire courant et simple, le questionnaire comprenait majoritairement des questions fermées à choix de réponses multiples. Un nombre prédéterminé de modalités de réponse était proposé à l'enquêté. Nous avons toutefois, dans certains cas, laissé un espace « autre » afin de permettre certaines précisions. Des questions ouvertes et libres, qui permettaient aux répondants d'élaborer davantage, ainsi que des questions échelles, pour permettre aux

individus de graduer leurs réponses, étaient également comprises dans le questionnaire. La réalisation d'un prétest a été nécessaire afin de valider les questions posées. Nous devions en effet s'assurer que chacune des questions soit formulée avec soin, attendu que celles-ci servaient à recueillir l'information permettant de mesurer les variables et les indicateurs sélectionnés. Quelques changements mineurs sur le plan de la formulation ont été apportés puisque certains termes ont ainsi dû être rectifiés. Spécifions également qu'une carte des secteurs étudiés était d'abord présentée aux enquêtés afin d'éviter toute confusion quant à leurs limites respectives (appendice C). Les principaux points de repère fixes facilement identifiables par leur taille et leur forme (bâtiments, rues, etc.) y ont d'ailleurs été apposés dans le but de faciliter la visualisation des secteurs.

### 3.2.2.1 Principaux axes du questionnaire

Trois grands axes structurent le questionnaire. La première partie, qui avait pour but de cerner les pratiques concrètes des deux zones d'étude (usages, habitudes de fréquentation), mais aussi les motivations qui les alimentent, s'est inspirée du questionnaire élaboré par Harvey et Nizeyimana (2007), dans le cadre d'une étude sociologique sur les pratiques commerciales. La question un visait d'abord à établir si le répondant fréquente ou non le site en question. Si ce dernier avait répondu par la négative, il était immédiatement redirigé à la dernière question de ce bloc, afin de cerner la ou les raisons pour lesquelles il ne fréquente pas cet endroit (plusieurs choix de réponse possibles). La question deux visait quant à elle à connaître les usages (emploi, tourisme, détente, loisirs, etc.) qui sont faits des sites, le répondant ayant la possibilité de cocher plusieurs choix de réponse, sans toutefois avoir à les hiérarchiser. Les questions trois et quatre aspiraient respectivement à cerner à quelle fréquence (quotidiennement, hebdomadairement, mensuellement, annuellement) et à quel moment (matin, midi, après-midi, soir) les usagers fréquentent le site, tandis que

la question cinq cherchait à déceler les motivations de cette fréquentation. Si les répondants n'avaient qu'un seul choix de réponse possible pour les questions trois et quatre, ils en avaient toutefois plusieurs en ce qui concerne la question cinq. Les usages, la fréquence, le moment, les motivations et les démotivations ont ainsi été interrogés.

Ce bloc de questions se différencie du deuxième, dans la mesure où le second visait à déceler les représentations territoriales des répondants par rapport aux deux sites d'investigation. La section deux, qui constitue le bloc le plus volumineux de questions, amenait les répondants à réfléchir davantage sur les réponses fournies. L'ensemble des répondants, usagers ou non-usagers, devait répondre à cette section. Si les questions sept et huit visaient à cibler la satisfaction des répondants par rapport aux aspects généraux du site (apparence visuelle, atmosphère, accessibilité) et aux services offerts (variété de boutiques et produits, type de produits et services, prix), la question neuf tentait quant à elle de voir si les sites correspondent à l'image que se font les individus de la ville. Dans les trois cas, les répondants avaient le choix de répondre par oui ou par non ou pouvaient tout simplement s'abstenir de prendre position. Les questions 10 et 11 visaient respectivement à cibler les valeurs accordées et les significations attribuées aux sites, à partir de choix de réponses multiples. Les enquêtés avaient d'ailleurs la possibilité d'entourer plusieurs réponses. Les valeurs esthétique, patrimoniale, emblématique, identitaire, économique, sociale, étaient celles qui étaient proposées, tandis que les significations suggérées étaient les suivantes : lieu patrimonial, emblématique, historique, touristique, de consommation, de rencontre, de loisirs, de transit. La question 12 faisait appel aux sentiments ressentis lors de la déambulation sur les sites ou lors de leur simple évocation. On cherchait ainsi à voir si davantage de sentiments négatifs, comme l'inconfort, la honte, l'insécurité, l'inconnu, l'hostilité, ou le détachement, étaient ressentis, ou au contraire, davantage de sentiments positifs, comme le bien-être, la gaieté, la fierté, la sécurité, la familiarité, l'affection ou l'attachement, l'étaient. Les répondants avaient

aussi la possibilité de s'affirmer neutres par rapport à ceux-ci. Finalement, les deux dernières questions de cette section, quant à elles ouvertes, demandaient aux répondants d'identifier des qualificatifs servant à décrire les sites, ainsi que les éléments qui pouvaient éventuellement améliorer leur qualité. Ces questions laissaient ainsi à ces derniers la possibilité et le loisir de développer davantage.

Puisque les pratiques et les représentations varient en fonction du caractère des individus (âge, sexe, lieu de résidence et de travail, statut socio-économique, etc.) (Negura, 2006), le profil des répondants a été établi dans la troisième et dernière partie du questionnaire. Nous avons en effet demandé aux répondants de s'identifier et de nous fournir quelques informations personnelles afin d'être en mesure de faire correspondre des profils de réponses à des profils de population (Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure, 2010). Ce dernier bloc de questions, en plus d'avoir entraîné une analyse plus fine et un traitement plus pointu des données et informations recueillies, nous a également permis de distinguer le profil des usagers et des non-usagers et de déterminer le nombre de touristes versus le nombre de résidents fréquentant les sites en question. Puisque certains facteurs spatiaux ont une influence sur la manière de pratiquer et de percevoir un territoire (Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure, 2010), il était pour nous essentiel de considérer le lieu de résidence des répondants dans le traitement et l'analyse des données.

### 3.2.2.2 Échantillonnage du questionnaire

L'étude, qui visait d'abord spécifiquement les usagers des sites en question, s'est tournée, en cours de route, vers les habitants de la ville. En effet, après avoir constaté que les répondants, surtout en ce qui concerne le secteur de *Fisherman's Wharf*, étaient en réalité davantage des touristes qui pratiquaient et se représentaient les lieux de façon assez uniforme, nous avons tenu à diversifier les zones de distribution de

questionnaires en nous éloignant des sites. D'autres profils de répondants ont ainsi pu être sollicités. La sollicitation de différents types de personnes, qu'ils soient usagers ou non des sites, résidents ou non de la ville, a selon nous engendré l'établissement d'un portrait plus juste des pratiques spatiales.

Afin d'avoir un échantillon dispersé et le plus représentatif possible des pratiques et représentations et ainsi éviter de sur- ou sous-représenter trop fortement tel ou tel type d'usagers (Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure, 2010), plusieurs moments de la semaine et du jour ont été priorisés. Des questionnaires ont ainsi été distribués en matinée, sur l'heure du midi, en après-midi et en soirée, la semaine et le week-end, afin d'obtenir une population au mode de vie varié. Les entretiens se sont déroulés du 19 février au 12 mars 2013, dans diverses portions des secteurs étudiés, mais aussi dans différents quartiers de la ville, localisés à proximité des sites à l'étude. Différents points de distribution ont donc été sélectionnés afin d'obtenir un échantillon varié de répondants, provenant de différents milieux. Les caractéristiques sociales et les dynamiques spatiales des quartiers limitrophes, déjà renseignées grâce à une source extérieure (San Francisco Planning Department, 2011b), ont également été spécifiées afin de mettre en contexte les réponses obtenues. Des lieux publics achalandés tels que des parcs, des espaces de repos ou des artères commerciales ainsi que des endroits où les répondants étaient en attente d'un service ou d'une activité (arrêt d'autobus, file de restauration rapide, attente pour le *ferry*) ont stratégiquement été sélectionnés afin de maximiser les chances de réponse et d'augmenter le bassin de répondants potentiels.

### 3.2.3 Entrevues semi-dirigées

L'entrevue a été un moyen « d'obtenir des informations, qui n'apparaissent nulle part, auprès de personnes ayant été le plus souvent témoins ou acteurs d'événements sur

lesquels porte la recherche » (Bédard, 2011, p. 90), mais a également été un instrument efficace pour comprendre et interpréter les pratiques recensées lors des périodes d'observation. Si nous avons d'abord l'intention d'interroger plusieurs acteurs provenant de différents départements et agences de la ville (*San Francisco Planning Department, San Francisco Redevelopment Agency, SPUR*), d'organismes gouvernementaux (*San Francisco Architectural Heritage*) et d'acteurs provenant d'institutions universitaires (*San Francisco State University*), nous avons rapidement été redirigés vers trois principaux acteurs de différents milieux, ces derniers étant, selon les individus contactés, plus enclins à répondre à nos questions en raison de leur connaissance approfondie des secteurs.

Une entrevue a d'abord été réalisée avec un acteur provenant d'une institution universitaire, spécialiste de l'histoire et du développement du front de mer de San Francisco, afin de nous éclairer sur les principaux enjeux du réaménagement des deux zones d'étude. Une seconde entrevue a été effectuée avec la directrice adjointe de la planification et de l'aménagement du Port de San Francisco en raison de la prédominance de son rôle en ce qui a trait au réaménagement de la façade portuaire. À défaut d'avoir obtenu une rencontre formelle, des questions spécifiques ont également été envoyées par courriel au responsable de l'aménagement de la zone de *Fisherman's Wharf*, employé du Port de San Francisco, dans le but d'obtenir des précisions quant à certains projets en cours.

Les entretiens semi-directifs, composés de questions ouvertes à développement (appendice D), ont été priorisés puisqu'ils « [permettent] à l'interviewé de structurer lui-même sa pensée » (Bédard, 2011, p. 108) autour de thèmes et d'interrogations qui lui sont proposés. À la suite d'une présentation globale des objectifs de la recherche, les personnes interrogées ont pris connaissance des considérations déontologiques portant sur la méthodologie de l'étude et ont signé la lettre rédigée à cet effet (appendice E). Les entrevues, d'une durée approximative de 45 minutes, ont été



enregistrées sur une bande magnétique afin de permettre une transcription textuelle des propos des interviewés. En plus d'avoir apporté divers éléments qualitatifs supplémentaires sur la manière dont les sites sont pratiqués et perçus, ces entretiens nous ont également renseignés sur le processus de planification des deux projets et leur processus décisionnel respectif. Finalement, la réalisation de ces entrevues a permis la comparaison des valeurs véhiculées par les décideurs, de leur vision et de leur perception, avec celles des usagers et des habitants, obtenues via l'octroi des questionnaires.

### 3.2.4 Revue de presse

Notre cheminement nous a par la suite orientés vers la compréhension et l'analyse du discours tenu dans la presse écrite envers les projets de revalorisation urbaine dans le but de saisir l'idéologie véhiculée et la mettre en lien avec les représentations des usagers et non-usagers. À ce titre, Brunet (1992) souligne que si « les représentations résultent de l'interaction, de l'apprentissage, de l'influence et de l'expérience vécue, elles sont aussi le fruit du discours des autres » (in Stein, 2003, p. 21). Di Méo et Hinnewinkel (1999b) ajoutent également que la parole journalistique contribue à produire et diffuser des discours et des opinions pouvant influencer les représentations locales. Nous avons ainsi tenté de détecter l'influence des médias écrits sur l'attitude des populations à l'égard de l'environnement urbain.

Au total, le corpus final comprend plus de 70 articles, recensés dans deux quotidiens (*SF Gate*, *SF Examiner*) et deux hebdomadaires (*SF Weekly*, *SF Business Times*), les principaux vecteurs d'informations locales. Si le discours de presse est double, attendu qu'il présente à la fois des textes et des images (Comby, 2013), nous nous sommes toutefois davantage concentrés sur les données textuelles. Huit principaux mots-clés, traduits en anglais, ont été sélectionnés afin de servir de points d'entrée



dans les différents moteurs de recherche : *Fisherman's Wharf*, *Pier 39 project*, *Jefferson Street*, *Ghirardelli Square*, *Ferry Building*, *Ferry Building rehabilitation*, *Farmer's Market*, *Ferry Plaza*. Les articles recensés ont été parcourus avec attention, puis certains d'entre eux ont été sélectionnés en fonction d'expressions et de champs lexicaux composés de noms et d'adjectifs référant au même domaine de sens, qui rendaient compte, directement ou indirectement, de la symbolique des secteurs. Par exemple, les expressions « *touristic area* », « *touristic destination* », « *major attraction for visitors* » ont été repérées et retenues puisque ces dernières référaient directement au qualificatif « lieu touristique », l'un de nos indicateurs empiriques. Nous avons également fait appel à la consultation de guides touristiques et de représentations photographiques des principaux moteurs de recherche afin de comprendre les discours et les images rendus dominants. Ces documents informels ont ainsi été une source d'appoint utile qui nous a permis de dégager certaines conclusions et ainsi appuyer notre argumentation.

Bref, plusieurs sources, écrites et non écrites, ont donc été utilisées dans le cadre de la recherche : des sources primaires, mais aussi des sources secondaires, inédites et non géographiques. Les discours étant porteurs de valeurs, nous avons donc combiné les discours écrits (institutionnels, presse) ainsi que les discours oraux (institutionnels, décideurs, concepteurs, usagers et gestionnaires) de plusieurs acteurs sociaux (Bertrand et al., 2007) afin de cerner les intérêts, les valeurs, les idées véhiculées et la trame symbolique des lieux à travers un traitement qualitatif des données.

### 3.3 Considérations éthiques

Puisque certaines méthodes de collectes données impliquaient la participation de sujets humains, des mesures ont dû être prises afin d'élaborer et de conduire le projet de recherche dans l'esprit des principes liés au code d'éthique de l'Université du Québec à Montréal. Plusieurs engagements formels ont en ce sens été pris par la

chercheuse envers les individus s'étant portés volontaires pour répondre au questionnaire et à ceux ayant accepté d'être interrogés dans le cadre des entrevues semi-dirigées.

Après avoir pris connaissance des objectifs de la recherche et de ses principales modalités, une entente, convenue entre la chercheuse et les participants, a été prise afin d'une part d'avoir le consentement des individus à collaborer, puis de garantir la confidentialité des déclarations des participants de la recherche. Si une entente verbale a été suffisante en ce qui a trait à la méthode de collecte de données par questionnaires, attendu que l'identité des sujets n'était pas requise dans le cadre du protocole de recherche, une entente écrite, rédigée dans la langue des sujets, a dû être réalisée afin d'avoir le consentement des individus interrogés lors des entrevues semi-dirigées. Nous avons cependant garanti de préserver l'identité personnelle des sujets et de lier leurs propos uniquement à leur identité professionnelle. Puisque les entrevues devaient être enregistrées dans le but de réaliser une transcription écrite, la destruction des enregistrements a également été assurée par la chercheuse une fois l'écoute de la bande magnétique terminée.

### 3.4 Les procédures de traitement, d'analyse et d'interprétation des données

Une technique d'analyse qualitative, soit celle de l'analyse de contenu, a été utilisée dans le cadre de la recherche puisque nous cherchons à « expliciter et analyser des phénomènes, visibles ou cachées, qui ne sont pas par essence mesurables (Bédard, 2011, p. 105). Nous avons donc utilisé cette méthode afin de rendre le matériel recueilli lisible, compréhensible et capable de nous apporter des éléments de réponse pertinents (Negura, 2006). Consistant à « décrire et à interpréter de manière systématique le contenu manifeste des communications » (Mace, 1988, in Bédard,

2011, p. 101), cette technique, dont le support est le discours produit, s'est effectuée en plusieurs étapes distinctes.

En ce qui concerne la méthode de cueillette de données par questionnaire, une compilation Excel des données des 95 questionnaires, classés par secteur et numérotés, a d'abord été réalisée. Ces données ont par la suite été organisées en fonction des principaux indicateurs de la recherche. La réalisation d'entrevues semi-dirigées a quant à elle nécessité une transcription textuelle des entretiens. Les idées significatives ont été repérées, pour ensuite être classées dans des catégories, essentiellement basées sur les référents empiriques, qui ont finalement été transposées sous forme de tableaux complets et cohérents afin de faciliter la visualisation des informations collectées. Afin d'être en mesure de traiter les données issues de la revue de presse, nous nous sommes d'abord attardés à classer les articles de façon systématique en fonction des mots-clés et expressions recueillis, donc par thèmes, référant eux-mêmes aux indicateurs empiriques. Ce classement a permis de comptabiliser le nombre de mentions de certains termes et expressions et nous a permis d'interpréter et mettre en perspective les résultats obtenus en dégageant la symbolique dominante de chacun des secteurs au sein du discours de presse. Au final, en dégageant « la signification de l'énoncé de l'émetteur [quel qu'il soit], c'est-à-dire sa subjectivité, [et en établissant] la pertinence pour le récepteur, à savoir son objectivité » (Negura, 2006, n.p.<sup>13</sup>), cette technique nous a ainsi permis d'analyser les données recueillies par l'octroi de questionnaires, les discours des acteurs interrogés, et l'idéologie véhiculée par les médias.

En ce qui a trait aux réponses issues des questionnaires, il a également été possible d'établir des croisements entre les différents indicateurs et les caractéristiques des répondants (âge, lieu de résidence, revenu, etc.) par le biais de la formation de

---

<sup>13</sup> N.p. : non paginé

graphiques, afin de déterminer si ces derniers font fluctuer les résultats de certaines variables, comme les usages, les significations ou encore les valeurs associés aux sites à l'étude. En ce qui concerne l'observation des pratiques associées à chacun des sites, des graphiques circulaires ont été réalisés afin de rendre les résultats visibles et clairs. Des cartes ont également été utiles pour regrouper et rendre accessibles les informations recueillies. Finalement, l'interprétation des résultats s'est quant à elle caractérisée par la recherche de relations entre le cadre physique, ses potentialités et ses contraintes, les pratiques observées et déclarées et les représentations véhiculées et recueillies. La période de traitement des données s'est échelonnée de mai à septembre 2013, tandis que la période d'interprétation s'est déroulée d'octobre 2013 à janvier 2014.

[Cette page a été laissée intentionnellement blanche]

## CHAPITRE IV

### CADRES THÉORIQUE ET CONCEPTUEL

#### 4.1 Cadre théorique

D'un point de vue global, notre recherche s'ancre résolument dans la géographie humaine, attendu que cette dernière place les territoires, soit « les espaces marqués par les pratiques, les représentations et les vécus humains à un moment de l'histoire » (Bailly et Béguin, 2008, p. 16) et les relations que les hommes y tissent, au centre de ses préoccupations. Dans la mesure où notre recherche porte sur la compréhension et l'analyse des relations physiques et tangibles, mais aussi idéelles et symboliques, qu'entretiennent les individus et les groupes avec l'espace portuaire requalifié, elle abordera directement les principaux questionnements émanant de cette approche : qui? Quoi? Où? Pourquoi? Comment? Jusqu'où? (Bailly, 2004). En effet, afin d'être en mesure de comprendre la manière dont les citoyens se réapproprient, physiquement, mais aussi symboliquement, ces zones nouvellement requalifiées, et de faire valoir les limites, seuils et discontinuités des dynamiques de réappropriation de l'espace portuaire, nous devons puiser dans la géographie sociale et culturelle et emprunter des concepts développés par le courant humaniste, plus particulièrement par l'approche phénoménologique.

La géographie, comme toute autre discipline, évolue et se renouvelle en fonction des idéologies scientifiques du moment (Bailly et Ferras, 2004). Son entrée officielle dans les sciences sociales dans les années 1950 (Claval, 1995), en engendrant le déplacement de son objet d'étude de simple description de la terre (comme son

étymologie le suppose) à l'étude des rapports entre sociétés et espaces (Bailly et Ferras, 2004), a par le fait même ouvert la voie au développement de nouvelles problématiques de recherche, qui ont contribué à mieux comprendre le monde dans lequel ont vit. De nouvelles interrogations, théories et méthodes, issues d'une demande sociale renouvelée, émergent donc à la fin des années 1960 et au début des années 1970 (Claval, 1995). Ainsi, que ce soit en réaction à une géographie académique, largement descriptive et encyclopédique (Bailly et Ferras, 2004) et héritière de l'école vidalienne (Di Méo, 2008b), ou encore au règne néopositiviste<sup>14</sup> et aux réticences d'une géographie trop mécanique, quantitative (Sanguin, 1981) et étroite pour rendre compte de tous les aspects de la réalité sociale (Bailly, 2004), des géographies alternatives, devenues des disciplines à part entière, se sont peu à peu développées dans les années 1970 et 1980.

Parallèlement à l'avènement d'une nouvelle idéologie essentiellement basée sur la critique marxiste<sup>15</sup>, on observe la montée d'approches phénoménologiques dans la discipline, ouvrant par le fait même la voie au développement d'une géographie humaniste. Cette géographie, pour qui « chaque lieu a, pour chacun de ses sujets, une connotation, un sens spécifique » (Bédard, 2011, p. 53), marque le retour de l'individu et des lieux et « redonne à l'homme une place qu'il avait perdue dans des analyses guidées par le fonctionnalisme » (Bailly, 1989, p. 58). Les études sur la perception, sur le sens que les individus donnent à ce qui constitue leur environnement physique et social et sur « ce qui rend chaque lieu différent et pour ce

---

<sup>14</sup> Le courant néopositiviste, développé entre autres dans les années 1950 dans le but de spécifier l'apport de la géographie à la connaissance scientifique et de redéfinir son rôle vis-à-vis des autres sciences, était caractérisé par une approche très scientifique et avait pour ambition, par l'utilisation des méthodes quantitatives et de la modélisation, de développer des théories pour étudier la relation homme-espace (Bailly, 2004 ; Bailly et Ferras, 2004 ; Claval, 1995). Thünen (1826), Weber (1909), Christaller (1933) et Lösch (1936) étaient quelques-uns de ses précurseurs.

<sup>15</sup> Un courant radical, fondé sur l'analyse marxiste et sur l'étude des enjeux sociaux et des pouvoirs dans l'espace (Bailly et Ferras, 2004), s'est également développé dans les années 1970. Or, ce dernier, plus ou moins pertinent dans le cadre de la recherche actuelle, ne sera pas présenté.



qui fait que certains apparaissent plus authentiques que d'autres » (Bailly, 2004, p. 47) se multiplient, impulsées par Wright (1947), Dardel (1952), Frémont (1968), Tuan (1971), Relph (1976) et Buttimer (1976) pour ne nommer qu'eux. Appréhendées via les perceptions et les représentations et révélées par le biais des valeurs, des émotions et des significations, les notions de sens des lieux et d'espace vécu, mises en relief dans le monde anglo-saxon et en France (Bailly, 2004; Sanguin, 1981), représentent un nouveau regard géographique puisque cette perspective a constitué un apport considérable sur la façon d'appréhender le rapport qu'entretiennent les hommes avec leur espace, dans la mesure où cette dernière met en évidence le sens de ce rapport (Bailly, 2004).

Influencée par le courant humaniste, une nouvelle géographie sociale, ouverte sur la société, se développe donc dans les années 1970. En appréhendant le territoire comme un construit social, cette géographie s'intéresse aux « liens affectifs, économiques, politiques, juridiques ou purement imaginaires que les individus et les groupes tissent avec les espaces géographiques où ils vivent, qu'ils parcourent ou qu'ils se représentent » (Di Méo, 1998, p. 1-2). Elle fait ainsi valoir les dimensions matérielle et idéale, d'ailleurs indissociables les unes des autres (Di Méo et Buléon, 2005), des pratiques spatiales, en proposant « des méthodes de conceptualisation et d'identification, d'analyse et de compréhension de tels espaces et territoires » (Di Méo, 2008b, p. 2), notamment par le biais de l'étude des territoires du vécu.

Faire d'abord de la géographie une analyse de l'expérience humaine, c'est s'attacher à la manière dont l'individu prend conscience de ce qu'il est à travers les lieux où il vit, les paysages qui lui sont familiers et ceux où il se sent à l'aise, les ruines qui rappellent le passé et les équipements qui invitent à regarder le futur (Claval, 1995, p. 200)

Les grands problèmes contemporains de déracinement, de migrations et de détachement au territoire (Bailly et Ferras, 2004) amènent vite les géographes à s'intéresser aux liens qui unissent les hommes à leur territoire, aux liens identitaires

qu'ils nourrissent et développent vis-à-vis de ces derniers, ouvrant ainsi la voie à une perspective davantage culturelle. Le renouveau culturel que connaît la géographie sociale des années 1970 amène la discipline à affiner l'analyse de la géographie humaniste en insistant sur le « pourquoi » et le « comment » les individus habitent les lieux, qui les habitent en retour (Bédard, 2013). L'analyse des dimensions matérielle/idéelle et concrète/abstraite permet à la discipline d'approfondir ses bases conceptuelles et méthodologiques, apportant par le fait même la richesse et l'originalité d'une discipline renouvelée et ouverte aux problématiques sociétales tout aussi diverses les unes des autres (Bailly et Ferras, 2004).

Puisque notre recherche s'intéresse aux logiques de réappropriation impulsées par la requalification urbaine de deux secteurs, la prise en compte des différentes conceptions de l'espace (matérielle et idéelle) nous semble essentielle. Cette nouvelle géographie sociale, avec sa perspective culturelle et l'influence d'un courant humaniste, nous semble apte à fournir les outils nécessaires au développement d'un cadre conceptuel pertinent.

#### 4.2 Cadre conceptuel

Le cadre théorique étant défini, il nous est maintenant possible d'exposer nos principaux concepts qui serviront à décrire, à comprendre et à analyser le phénomène étudié. La territorialité, un concept utilisé pour désigner des phénomènes de la réalité observable (Bédard, 2011), occupera une position centrale dans la recherche puisqu'il sera pour nous une clé d'interprétation qui structurera notre pensée, notre argumentaire et notre démarche. Un effort de déconstruction doit cependant être fait afin d'être en mesure de bien saisir les éléments qui le constituent et ainsi instrumentaliser ses composantes à travers plusieurs concepts, pour arriver à comprendre la véritable nature du territoire.

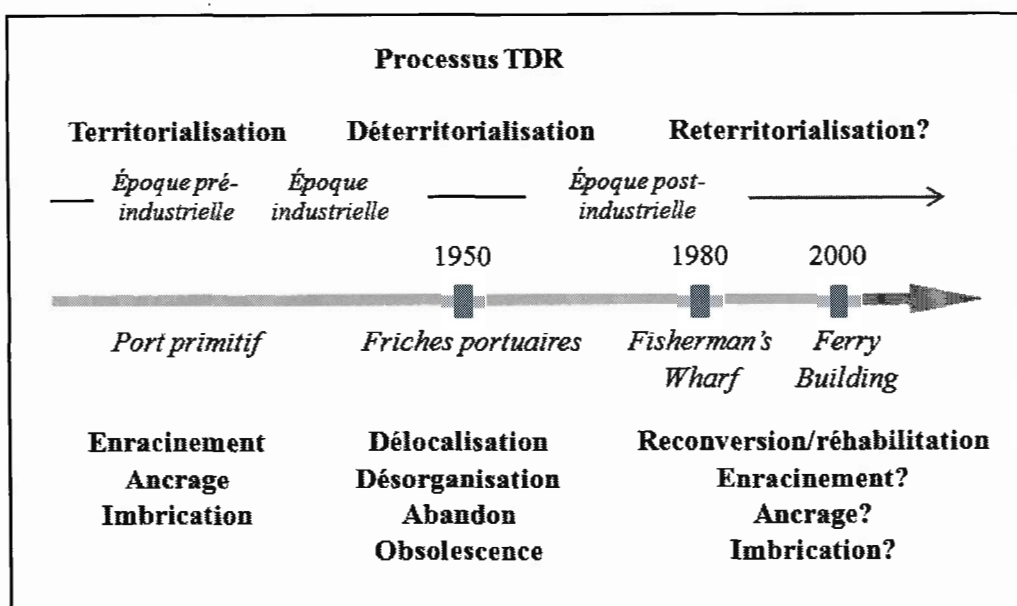
#### 4.2.1 La territorialité

Beaucoup d'auteurs ont développé et illustré ce concept, dont Raffestin (1977, 1987), Sack (1983) et Di Méo (1990, 1991, 1996, 1998, 2002, 2004, 2007, 2008b). Les définitions exposées par le premier et le dernier auteur semblent les plus appropriées dans le cadre de ce travail de recherche. Pour Raffestin (1986), la territorialité « reflète la multidimensionnalité du vécu territorial des membres d'une collectivité [...] et dévoile la manière dont chacun tisse sa relation aux territoires qu'il pratique, se représente et auxquels il s'identifie » (in Di Méo, 2008b, p. 5). Pour Di Méo (1990), le vécu territorial se construit et se façonne par l'espace fréquenté par chacun de nous, s'enrichit des échanges sociaux qui en émanent et se nourrit des « charges émotives [d]es images et [d]es concepts individuels, quoique d'essence sociale, qui forgent notre représentation du monde sensible et contribuent à lui conférer du sens » (Di Méo, 1990, p. 364). Les territoires du vécu, en grande part ceux de notre quotidien, concernent autant nos pratiques territoriales concrètes (cheminements, parcours, etc.) que les lieux plus abstraits, qu'on se représente via notre imaginaire. « C'est à partir de nos expériences vécues, au triple sens de nos pratiques, de nos représentations imaginaires et de notre aptitude à conceptualiser, que nous parvenons à territorialiser l'espace brut, ce support non qualifié » (Di Méo, 1990, p. 368), qui « a besoin de l'épaisseur du temps, de répétitions silencieuses, de maturations lentes, du travail de l'imaginaire social et de la norme pour exister comme territoire » (Marié, 1982, in Di Méo, 1990, p. 368). Dans ce contexte, le territoire est donc vu comme une « parcelle d'espace qui enracine dans une même identité et réunit ceux qui partagent le même sentiment » (Bonnemaison, 2000, p. 131), donc comme un « milieu de vie, de pensée et d'action dans lequel et grâce auquel un individu ou un groupe se reconnaît, dote ce qui l'entoure de sens et se dote lui-même de sens, met en route un processus identificatoire et identitaire » (Barel, 1990, in Di Méo, 1996, p. 21).

La territorialité, comme il est possible de le constater, combine plusieurs composantes, objectives et subjectives, dans la mesure où « certains éléments territoriaux sont matériels [tandis que] d'autres sont immatériels ou symboliques » (Barel, 1981, in Di Méo, 1990, p. 132). Les représentations et la matérialité interfèrent, s'entremêlent et se confondent constamment et évoluent de concert (Di Méo, 1990) et doivent rester soudées si nous désirons comprendre les rapports société-espace (Di Méo, 2002). Pour ce dernier, les relations, qui sont codifiées ou régulées à partir d'instruments spécifiques (textes, films, discours ...), peuvent être inégales, montrant non seulement la présence d'un certain rapport de pouvoir, mais plus important encore, une territorialité qui est différentielle (Raffestin, 1977). Les relations que nous entretenons à l'égard du territoire sont donc multiples, complexes et s'inscrivent à diverses échelles territoriales.

Di Méo (1996) souligne également que « pour chacun, dans la vie domestique, l'exercice d'une telle territorialité se conçoit assez bien sous la forme de l'appropriation d'une zone » (p. 27). Les définitions du concept de territorialité élaborées par Raffestin (1977, 1987) et Di Méo (1998, 2007, 2008b) sous-tendent en effet un lien étroit avec le processus d'appropriation de l'espace, étant donné que c'est « en s'appropriant concrètement ou abstraitement (par exemple par la représentation) un espace [qu'un] acteur territorialise l'espace » (Raffestin, 1980, p. 129). Di Méo et Hinnewinkel (1999b) ajoutent également que l'espace ne fait véritablement territoire que lorsque ce dernier est collectivement approprié et vécu par sa population. La territorialisation, multidimensionnelle, fait ainsi intervenir de multiples formes d'appropriations, aussi bien concrète et juridique, qu'idéelle et symbolique, auxquelles sont juxtaposées les dimensions individuelles et collectives. Elle sera ici abordée dans l'intégralité de ses formes et dimensions, « y compris celles qui touchent aux zones les plus secrètes du vécu individuel » (Di Méo et Hinnewinkel, 1999b, p. 252) afin de nous interroger sur « les processus par lesquels les individus se territorialisent en territorialisant l'espace » (Di Méo, 1996, p. 28).

Au vu du terrain actuel, nous interrogerons les dynamiques de réappropriation des rives de la baie de San Francisco afin d'évaluer le potentiel de reterritorialisation de deux projets requalification urbaine développés dans les secteurs de *Fisherman's Wharf* et du *Ferry Building*. En d'autres termes, nous chercherons, dans le cadre de ce mémoire, à déceler et à comprendre en profondeur les relations qu'entretiennent les individus avec les aménagements actuels dans le but d'examiner si ces derniers réfèrent à nouveau à une société enracinée dans le temps et dans l'espace.



**Figure 4.1 Schéma du processus de territorialisation-déterritorialisation reterritorialisation (TDR)**  
Marilyne Gaudette, 2014

Il sera pour nous nécessaire de dépasser la simple description et transcender la relation objective qu'entretiennent les individus avec le territoire (Di Méo, 1987) pour saisir le sens caché de certains aménagements et de certaines pratiques qui leur sont associées. On s'attachera au « vu » (formes et fonctions décrites), mais aussi au « vécu » (relations) qui module et qui façonne ce « vu » (Raffestin, 1977).

Tout paysage dissimule, masque, occulte une territorialité, car faute d'un langage, d'un code pour la lire, elle est indéchiffrable. Seule une géographie de la territorialité, qui reste à faire, peut permettre de comprendre ce que cachent les formes et les fonctions de la géographie du paysage (Raffestin, 1977, p.1 29).

Les divers territoires du vécu seront donc déclinés en termes matériel et idéal, donc sous l'angle des pratiques concrètes et des représentations. Puisque « la recherche d'un aménagement optimal tant du point de vue physique que du point de vue social passe par une analyse de la territorialité humaine » (Raffestin, 1987, p. 20), ce concept sera ainsi pour nous une clé d'interprétation de première importance dans l'analyse des différentes pratiques et représentations associées aux sites requalifiés.

#### 4.2.2 L'articulation des pratiques et représentations

Comme nous l'avons vu, le vécu territorial, en plus d'être construit par la fréquentation de lieux connus et familiers, se constitue également à partir des « interrelations sociales qui s'y nouent et les valeurs psychologiques qui y sont projetées et perçues » (Frémont, 1984, in Di Méo, 1990, p. 364), faisant ainsi entrer en jeu le registre de l'idéal dans la construction sociale des territoires. Les collectivités humaines organisent et modèlent ainsi l'espace dans lequel elles vivent via des pratiques concrètes et matérielles, mais aussi par le biais de structures cognitives qui interpellent un univers symbolique caractérisé, selon Di Méo (1999), par des idéologies territoriales, des valeurs patrimoniales, la mémoire collective et plus particulièrement par des sentiments identitaires, qui « trouve[nt] un champ de références solides dans les structures objectives de l'espace géographique » (p. 91). Puisque nous nous intéressons à la manière dont les sites suscitent à nouveau une réappropriation des berges, une appartenance locale et identitaire et, plus globalement, une reterritorialisation de l'espace portuaire, il nous apparaît indispensable de faire appel au registre de l'idéal, donc au champ des représentations



et des perceptions, d'ailleurs extrêmement fécond en géographie. Ainsi, concentrons-nous d'abord, avant de développer davantage autour du processus de construction identitaire, ce sur quoi prendraient appui, se développeraient et se cristalliseraient les identités : les perceptions et les représentations. Il importe ainsi de bien comprendre leur fonctionnement pour être en mesure de saisir de quelle manière s'articule le développement d'identités collectives.

#### 4.2.3 Perceptions et représentations en géographie

Le réel, en tant qu'objet de la perception et de la représentation (Di Méo, 2008b), est constamment soumis à l'activité intellectuelle et au système cognitif de l'humain. Si la perception se définit, selon Bailly (2004), par la fonction par laquelle l'esprit se représente des objets en leur présence » (p. 362), la représentation consiste quant à elle à « évoquer les objets en leur absence » (p. 362), traduisant alors une perception modelée par la psyché (Di Méo, 1990). Les représentations supposent, selon Debardieux (2003, in Levy et Lussault, 2003), un temps différé, de courte ou de longue durée, qui fait appel à la mémoire immédiate ou à l'histoire, aux mythes fondateurs, faisant ainsi davantage appel à l'imaginaire et à la conceptualisation, contrairement à la perception, qui ne se produit qu'à l'occasion d'une pratique (Di Méo, 1990). Or, même si elles échappent à l'environnement immédiat (Raffestin, 1987), les représentations demeurent, selon Di Méo (1987, 1990, 2008b), intimement liées aux pratiques qu'on fait de l'espace puisqu'elles peuvent « conditionner, planifier et orienter nos conduites et nos pratiques les plus diverses » (Di Méo, 2008b, p. 3). S'il peut y avoir représentations sans pratique, donc d'espace représenté, sans espace pratiqué (Di Méo, 1990), elles peuvent toutefois être des guides pour l'action (Abric, 1994) qui, en retour, donnent un sens aux conduites de l'individu. « Les pratiques sont [ainsi] concrétisation des représentations, mais peuvent par un processus de rétroaction venir conforter ou modifier nos représentations initiales et



par le fait susciter de nouvelles représentations et par effets induits de nouvelles pratiques » (Guérin et Gumuchian, 1986, p. 111).

Fruits d'une élaboration psychologique et sociale du réel (Jodelet, 1989, in Di Méo, 1990), les représentations sont des interprétations soumises, selon Abric (1994), à deux logiques distinctes, l'une étant cognitive, et l'autre sociale. En effet, si l'espace représenté a une dimension individuelle et personnelle, attendu que cet espace est interprété par l'individu lui-même, avec une personnalité, des apprentissages, des codes, des expériences et un vécu qui lui sont propres (Abric, 1994), il possède aussi une forte dimension sociale. Di Méo (1998) souligne à cet effet que l'espace géographique « ne reflète pas les seules caractéristiques mentales de l'esprit humain » (Di Méo, 1998, p. 29). Filtré, interprété et signifié par un système de valeurs, de normes sociales, de codes culturels, de croyances et d'idéologies (Di Méo et Buléon, 2005), l'espace représenté est ainsi soumis et influencé par le contexte social et historique dans lequel sont baignés les individus (Abric, 1994). La représentation dépend donc, selon Bailly et Béguin (2008), de l'objet perçu par l'individu, mais aussi de celui qui le perçoit, « de ce qu'il est, de son idéologie et de son environnement » (p. 26). On peut ainsi dire qu'il y a autant de représentations d'un espace donné qu'il y a d'individus (Guérin et Gumuchian, 1986). Guérin et Gumuchian (1986) soulignent également que nos représentations, en permanence confrontées à celles des autres, se modifient au gré de ces dernières.

Puisque nous voulons rendre compte du symbolisme des secteurs à l'étude en vue d'en extraire leur sens commun, nous nous intéresserons davantage aux représentations sociales, « c'est-à-dire collectivement forgées et partagées, [reflétant] le système de valeurs communes aux membres d'un même groupe » (Di Méo, 2008b, p. 3), qui donnent « leur sens aux lieux et [qui] motivent les attachements (ou enracinements) territoriaux » (Di Méo, 1987, p. 579). Ainsi, en plus de guider les comportements et les pratiques et de justifier les prises de position et les

comportements, les représentations sociales, selon Abric (1994), « définissent [aussi] l'identité et permettent la sauvegarde de la spécificité des groupes » (p. 17). Elles sont ainsi non seulement témoins de l'identité d'un groupe, mais en sont aussi les agents, attendu qu'elles peuvent avoir une valeur identitaire (Di Méo, 1990). L'étude des représentations permettrait ainsi de déceler et comprendre la relation affective qu'entretiennent les individus par rapport aux sites requalifiés. Or, avant de nous intéresser à la façon dont se construisent les identités, définissons d'abord ce que l'on entend par ce concept en géographie.

#### 4.2.4 Une perspective géographique de l'identité

L'identité est un concept fortement étudié en géographie en raison de son caractère éminemment social. Effectivement, selon Levy et Lussault (2003), il n'y a « pas d'identité sans un rapport à soi, sans identification, ce qui fait de l'identité une réalité spécifiquement sociale » (p. 479). Si, pour certains, l'identité est une illusion (Bayart, 1996) ou est un concept vide puisque trop souvent assimilé au triangle magique culture-territoire-identité (Cuillerai et Abéles, 2002), d'autres font plutôt l'éloge de sa richesse et choisissent d'étudier sa complexité (Ricoeur, 1990, in Levy et Lussault, 2003). À ce sujet, les analyses de Di Méo (2002, 2003, 2004, 2007) nous semblent les plus fécondes et utiles.

Les identités, si l'on reprend l'expression utilisée par cet auteur, sont des « bricolages sociaux en constant remaniement » (Di Méo, 2002, p. 175) influencées par les enjeux sociaux d'un certain moment, qui, exprimées par un discours, une conscience ou encore un sentiment d'appartenance (Lévy et Lussault, 2003), traduisent certains problèmes et expériences communs. Si l'identité désigne parfois des groupes, elle se décline d'abord à l'échelle de l'individu (Di Méo, 2002). Cette identité personnelle, construite via la part psychologique du sujet, intègre aussi une dimension sociale qui

met en relief valeurs, idéaux et normes de la société. Elle constitue de la sorte une intériorisation du social. À l'inverse, les identités collectives s'élaborent par projection sur le groupe des attributs de l'individualité (Di Méo, 2002). Un parallèle étroit peut ainsi être fait avec la territorialité, qui est une « projection de l'individu (sujet) sur les territoires (objet) de son vécu » (Di Méo, 2002, p. 179) et l'identité, qui est « [l']incorporation d'objets représentés (territoires et lieux) par un sujet socialisé » (Di Méo, 2002, p. 179). Formulée et diffusée par des individus (Di Méo, 2007), cette identité collective exprime la conviction de chaque individu d'appartenir « à une lignée, à une culture, à un imaginaire collectif, plus globalement à un environnement [un territoire] particulier » (Di Méo, 2002, p. 177), tout comme le sentiment de partager des valeurs, des objectifs et des enjeux communs (Bédard, 2002b). Si les identités collectives mènent souvent à la personnification de certains éléments spatiaux comme les lieux et les territoires (Di Méo, 2002), qui favorisent à leur tour l'identification de l'individu à ceux-ci, elles n'ont toutefois pas de support territorial obligatoire (Di Méo, 2004). Cependant,

le territoire constitue un remarquable champ symbolique, semé de signes qui permettent à chacun de le reconnaître et, en même temps, de s'identifier au groupe qui l'investit. Certains de ses éléments (lieux et espaces, monuments et objets, paysages, personnages et événements), hissés au rang de valeurs patrimoniales, contribuent à forger ou à consolider le sentiment d'identité collective des hommes qui l'occupent (Di Méo, 2002, p. 178), [soit la conscience d'appartenir à une collectivité].

Dans ce contexte, l'identité, en plus d'avoir une dimension individuelle et collective, peut également avoir une dimension spatiale, voire territoriale. En effet, un territoire peut avoir une identité qui lui est propre. Caractérisée à la fois par « [l']identification à un espace et [l']identité d'un espace » (Lévy et Lussault, 2003, p. 479-480), cette identité spatiale procure à un endroit « its individuality or distinction from other places and serves as the basis for its recognition as a separable entity » (Lynch, 1960,

in Relph, 1976, p. 45). Relph (1976) souligne par ailleurs que l'importance réside non seulement dans l'identité d'un lieu, qui s'inscrit dans son aspect physique, ses activités ou ses fonctions, ou encore dans ses significations ou ses symboles, lui procurant par le fait même un sens (*sense of place*), mais aussi dans l'identification d'un individu ou un groupe d'individus à ce lieu. « What is involved is not merely the recognition of differences and of samenesses between places, but also the much more fundamental act of identifying sameness in difference » (Relph, 1976, p. 45), c'est-à-dire la capacité qu'ont des individus fondamentalement différents de s'identifier à quelque chose qui leur est commun. Le fait de s'identifier collectivement à un lieu met en valeur la présence d'un sentiment d'appartenance, qui est, selon Guérin-Pace (2006), une question fondamentale dans l'analyse des territoires.

#### 4.2.5 Identité et appartenance : des notions indissociables

L'appartenance est un concept peu étudié en géographie et dans les sciences sociales en général, dans la mesure où ce dernier est fortement assimilé à celui d'identité. Ces derniers sont donc connexes. Effectivement, bon nombre d'auteurs (Bailly et Ferrier, 1986; Di Méo, 1990, 2007; Guérin-Pace, 2006; Ledrut, 1983, etc.) abordent cette notion et s'en servent pour étudier la territorialité des individus et la production des identités, sans pour autant l'isoler et l'explicitier davantage. Se traduisant par un sentiment de rattachement, voire d'engagement, le sentiment d'appartenance génère, selon Stryckman (1992), des investissements affectifs et symboliques envers des catégories, des groupes ou des espaces (Di Méo, 2007). Les appartenances, ou les attaches identitaires, peuvent par ailleurs être, selon Di Méo (2007) et Guérin-Pace (2006), multiples. Dans le contexte actuel des mobilités accrues, un individu n'appartient plus qu'à un seul groupe social, pas plus qu'à un seul territoire (Di Méo, 2007). Ce dernier peut en effet s'identifier et se rattacher à plusieurs unités d'appartenance provenant de différentes sphères (sociale, religieuse, professionnelle,

ethnique, etc.) (Guérin-Pace, 2006), qui évoluent, se transforment et se recomposent sans cesse au gré des parcours de vie des individus.

Di Méo (2007) établit à ce titre un lien étroit entre territoire, appartenance et construction identitaire, dans la mesure où l'identité collective se définit comme la conscience et la conviction de chaque individu d'appartenir à un, voire plusieurs groupes et ensembles sociaux et territoriaux cohérents (Di Méo, 2007). La territorialité, en se manifestant « par des sentiments d'appartenance à des aires » (Bailly et Ferrier, 1986, p. 261) et une appartenance commune à un espace (Di Méo, 1990), met ainsi en route un processus identitaire. Stryckman (1992) met également en valeur l'importance de l'espace local dans le façonnement des appartenances. En offrant « des points de référence durables comme les places de rassemblement, les édifices ou les monuments » (Stryckman, 1992, p. 6), l'espace local est un lieu d'ancrage et d'enracinement de l'histoire investi d'une mémoire collective et d'une charge symbolique particulière qui stimule et facilite la formation des identités (Guérin-Pace, 2006). Il devient donc un territoire d'appartenance privilégié pour la majorité des individus (Di Méo, 1990; Stryckman, 1992).

L'appartenance, à la fois locale et identitaire, sera ainsi une notion féconde pour notre recherche, attendu qu'elle permet de traiter des questions à la base même de notre démarche. En effet, puisque les aménagements, les fonctions et l'allure générale du front d'eau de San Francisco ont évolué dans le temps, nous tenterons de cerner si les sites requalifiés sont vecteurs d'identité, c'est-à-dire s'ils constituent à nouveau un milieu de vie attachant, un territoire d'appartenance, et s'ils en sont porteurs. Nous chercherons à savoir si les secteurs ont des signes, des objets qui, d'emblée, les particularisent et qui ont perduré dans le temps. Nous interrogerons ainsi la capacité à produire du sens dans un environnement aux références changeantes. Or, afin d'être en mesure de saisir cette dimension identitaire, nous devons entre autres nous attacher à saisir les réalités matérielles et saisissables dans lesquelles elle est enracinée. En



effet, « la plupart des identités affichent une composante géographique, une spatialité qui les renforce et les rend plus prégnantes » (Di Méo, 2004, p. 339) et certaines formes contribuent à leur production et leur préservation et permettent de les repérer (Di Méo, 2002, p. 179).

#### 4.2.6 La notion de patrimoine en géographie

Depuis des siècles déjà, certains objets sélectionnés, conservés puis mis en scène servent à « matérialiser et symboliser les mémoires ou aspects du passé que nous avons choisi de privilégier » (Stein, 2003, p. 82). Élevés au rang de biens patrimoniaux, ces objets ont tôt fait d'intéresser professionnels ou scientifiques de différents milieux. Si l'ambition de cette section n'est pas de faire une lecture exhaustive de l'évolution de la notion de patrimoine<sup>16</sup>, il convient tout de même d'en tracer les grandes lignes dans le but de comprendre la signification qu'elle revêt aujourd'hui pour ainsi être en mesure d'analyser son impact au niveau de la construction identitaire et son potentiel de reterritorialisation.

Étudié à l'origine dans le domaine des arts et de l'histoire, le patrimoine référait d'abord et avant tout à des biens privés, puis communs ensuite, dont les membres d'une même entité (familiale, religieuse, nation, etc.), par désir de maintien et de préservation de l'identité de cette même communauté (Choay, 1992), désiraient conserver. Si les monuments historiques et les constructions prestigieuses appartenant à une élite sociale (églises, palais, châteaux, etc.) (Choay, 1992) étaient les seuls objets élevés au rang de patrimoine, le champ patrimonial a, au cours des années 1960, connu une extension typologique, chronologique et spatiale (Di Méo, 2008a;

---

<sup>16</sup> Pour une lecture complète de l'évolution du terme et de sa signification, se référer aux travaux de Choay (1992) et Chastel (1986).

Veschambre, 2007)<sup>17</sup>, pour atteindre la signification qu'il revêt aujourd'hui. C'est dans un contexte de crise identitaire et culturelle impulsée par les mutations économiques globales et l'avènement de la mondialisation<sup>18</sup> que des objets plus banals, datant d'époques moins lointaines et référant à des espaces plus vastes et étendus, ont progressivement été amenés à être conservés et mis en valeur (Di Méo, 2008a). Di Méo (2008a) souligne également le glissement des références patrimoniales concrètes et matérielles, vers un registre plus idéal et abstrait, caractérisé par des traditions, des connaissances, des croyances, des valeurs, des coutumes, des savoirs, des chansons, des événements, etc. Ainsi, le patrimoine recouvre aujourd'hui un vaste champ, incluant des objets concrets (chose, œuvre, bien, bâtiment, site, paysage, etc.) « relevant à la fois du monumental et du quotidien, de l'exceptionnel et de l'ordinaire » (Gravari-Barbas, 2005, p. 11), mais aussi un univers immatériel et abstrait.

Cet élargissement du fait patrimonial a tôt fait d'intéresser les sciences sociales. Historiens et historiens de l'art (Babelon et Chastel, 1980; Leniaud, 1992; Poulot, 1993), historienne de l'urbanisme (Choay, 1992), sociologue (Bourdin, 1984) et économiste (Guillaume, 1980) ont, selon Veschambre (2007), marqué les premiers écrits ne traitant pas de questions techniques au cours des années 1980. Il faut attendre le début des années 1990 pour voir des géographes s'impliquer de manière plus prononcée et placer la notion de patrimoine au centre des recherches scientifiques. Si Lévy (1987) et Roncayolo (1990) font partie des précurseurs dans la discipline (Veschambre, 2007), ce sont plutôt des travaux de Di Méo (1992) qu'émergent les premières réflexions théoriques ouvrant la voie à une approche géographique du patrimoine (Veschambre, 2007). Parmi l'ensemble des auteurs ayant

---

<sup>17</sup> Des auteurs parlent même de cette décennie comme l'époque du « tout patrimoine » (Lazzarotti, 2003, in Lévy et Lussault, p. 692).

<sup>18</sup> Se référer au chapitre II, section 2.1, pour un contexte plus détaillé.



traité de la question patrimoniale, les travaux de Di Méo (1992, 2008a) et Gravari-Barbas (2005) nous semblent les plus pertinents dans le cadre de la problématique actuelle puisqu'ils établissent un lien étroit entre patrimoine, territoire et construction identitaire.

#### 4.2.7 Le patrimoine comme vecteur de construction identitaire et facteur de territorialisation

Selon Di Méo (1999, 2002), le territoire est un remarquable champ symbolique dont certains éléments (objets, lieux, paysages, monuments, récits, etc.), instaurés en valeurs patrimoniales et dans lesquels sont imbriqués des signes et des symboles concrets, lisibles et aisément repérables, contribuent à fonder ou à raffermir le sentiment d'identité collective des hommes qui l'occupent. Ces derniers seraient ainsi à la fois produits et producteurs d'identité et présenteraient donc un ancrage identitaire solide, qui se manifesterait par un sentiment d'appartenance au territoire (Di Méo, 2008a). Or, Gravari-Barbas (2005) insiste sur le fait que ce qui fait patrimoine pour les uns ne le fait pas nécessairement pour les autres, notamment en raison des façons de le percevoir, qui se façonnent d'un individu ou d'un groupe d'individus à un autre, et ce, en fonction de leurs références et de leurs expériences respectives (Bossuet, 2005, in Gravari-Barbas, 2005). Il n'y a ainsi pas forcément consensus en matière de représentations patrimoniales. Gravari-Barbas (2005) ajoute par le fait même que le choix de protéger ou de faire disparaître certains éléments est intimement lié aux acteurs en présence, mais aussi aux contextes sociaux, culturels, économiques, donc territoriaux (Di Méo, 2008a) et temporels, expliquant par le fait même pourquoi certains objets peuvent « être patrimoine *là* et non *ailleurs*, *aujourd'hui* et non *hier* » (Gravari-Barbas, 2004b, p. 609). Ainsi, certains objets acquièrent une fonction identitaire et symbolique que dans des contextes et époques particuliers.

Dans son ouvrage, Di Méo (1994) fait également le rapprochement entre patrimoine et territoire. S'il souligne d'abord que les éléments patrimoniaux participent à la construction des territoires dans la mesure où ils incarnent des symboles spécifiques ancrés dans l'histoire et le temps long des territoires, il précise ensuite que tout objet peut acquérir le statut de patrimoine et tout espace, au même titre, peut accéder au rang de territoire. Il souligne à ce titre que leur parcours demeure similaire. En effet, ce dernier « procède d'un processus "d'adoption", à l'issue duquel le groupe qui se l'approprie (le territoire ou le patrimoine), non seulement en comprend la signification, mais encore s'identifie à travers lui » (Leniaud, 1992, in Di Méo, 1994, p. 17). En ce sens, les éléments patrimoniaux contribueraient à la territorialisation de l'espace, ou permettraient encore la reterritorialisation d'un espace déterritorialisé, par la symbolique dont ils sont investis.

La dimension symbolique de certains lieux est apparue, pour certains auteurs, fort intéressante dans l'étude des rapports territoire-culture, en raison notamment de leur signification sociale. Pour Debardieux (1995, 1996), ces lieux symboliques sont d'abord et avant tout des lieux géographiques signifiant « quantité de réalités moins visibles ou immatérielles » (Debardieux, 1995, p. 107), qui réfèrent à un territoire et qui sont susceptibles d'en exprimer l'essence ou la totalité (Debardieux, 1996). Leur désignation et leur usage social étant « des modalités du processus de territorialisation » (Debardieux, 1995, p. 107), ces lieux et leurs caractéristiques nous apparaissent ainsi pertinents dans le cadre de ce mémoire et soulèvent plusieurs questionnements essentiels : les sites requalifiés et revalorisés sont-ils symboliques, donc producteurs de territoire? Si oui, pour qui le sont-ils? Les sites sont-ils appropriés, signifiés et profondément vécus? Le degré de symbolisme des sites requalifiés est-il à ce point élevé qu'il hisse ces derniers au rang de haut-lieu du territoire?

Une panoplie d'auteurs (Augé, 1992, 1994, 1997; Bonnemaïson, 1996; Debardieux, 1995; Micoud, 1991; Nora, 1997; etc.) s'est attardée à étudier le symbolisme de certains lieux, via le concept de haut-lieu. Assez récent en géographie, ce concept revêt un caractère polysémique dans la discipline, à tel point que plusieurs dérivés et appellations se sont développés au fil des années<sup>19</sup>. Synthétisés par Bédard (2002a), ces types de hauts-lieux suggèrent différents rapports au temps, différents modes d'avènement et de niveaux de recevabilité, de visibilité et d'unicité (Bédard, 2002a)<sup>20</sup>. Or, certaines définitions nous semblent plus pertinentes que d'autres.

Debardieux (1995, 1996), dans ses recherches sur le haut-lieu, a développé une typologie mettant en lumière la hauteur symbolique des lieux et donc l'ampleur de leur rôle identitaire, via trois figures de rhétorique distinctes : lieu attribut, lieu générique et lieu de condensation. Le lieu attribut, en tant que lieu notoire, est une image conventionnellement choisie, unique, ayant une signification connue de tous puisque son image est extrêmement connue et utilisée. Le lieu générique est quant à lui une image allégorique plus banale du territoire et de la culture, valorisant un élément d'un groupement social et qui, au contraire du lieu attribut, peut être pluriel. Finalement, les lieux de condensation sont selon lui « construits et identifiés par une société qui se donne à voir à travers eux, qui les utilise pour parler d'elle-même, se raconter son histoire et ancrer ses valeurs [et dont] l'efficacité symbolique [...] ne s'épuise pas dans la seule mise en image » (Debardieux, 1995, p. 100). Signifiant territorial et social, ce lieu « peut symboliser un groupement social tout autant que le territoire sur lequel il se déploie » (Debardieux, 1995, p. 102) et il ravive, par les

---

<sup>19</sup> Lieux de mémoire (Nora, 1997), lieux exemplaires (Micoud, 1991), lieux du cœur (Bonnemaïson, 1996), lieux parlants et dormants (Nora, 1997), lieux hauts et lieux bas (La Soudière, 1991), non-lieu (Badie, 1995, Augé 1992, 1994, 1997), entre-lieu (Turgeon, 1998), lieux attributs, génériques et de condensation (Debardieux, 1995).

<sup>20</sup> Afin d'éviter toute information superflue, nous ne nous concentrerons que sur deux d'entre eux. Pour voir les définitions de chacun d'eux, se référer à Bédard, M. (2002a). Une typologie du haut-lieu, ou la quadrature d'un géosymbole, *Cahiers de géographie du Québec*, 46, 127, 49-74.

expériences individuelles et collectives dont il est l'hôte, le sentiment d'appartenir à une collectivité territoriale. Debardieux (1995) souligne toutefois que sa signification peut varier d'un individu qui le fréquente à un autre.

Si cette typologie, grâce à l'identification de différents degrés de symbolisme, a le mérite de faire valoir un ordonnancement des lieux symboliques (faible symbolisme à symbolisme élevé), la définition développée par Bédard (2002a, 2002b) contribue toutefois à préciser la véritable nature du haut-lieu, mais aussi ses fonctions fédératrices. Nous conjuguerons ainsi les définitions développées par ces deux auteurs afin d'être en mesure d'opérationnaliser de façon optimale ce concept.

#### 4.2.8 Le haut-lieu, à l'apogée des marqueurs identitaires

Pour Debardieux (1995), le haut-lieu exprime, d'un point de vue symbolique, un système de valeurs ou une idéologie collectivement partagés, par les représentations et les usages qu'il suscite (in Lévy et Lussault, 2003). À la fois matériel et idéal en raison notamment de sa localisation dans l'espace géographique et de la charge symbolique qu'il revêt, le haut-lieu est, selon lui, un « symbole localisé » (Debardieux, 1995, p. 103), ou encore un géosymbole pour Bédard (2002a), qui condense le territoire collectif. Debardieux (1995) souligne que pour exister et acquérir son statut de symbole, le haut-lieu doit nécessairement être pratiqué et signifier trois formes de rapports au temps, qui imbriquent événements passés, pérennité et instantanéité de l'expérience. Bédard (2002a) va également en ce sens en affirmant que le haut-lieu met en scène « une mémoire vive, restructurée et constitutive d'un présent étendu » (p. 69), où sont imbriqués passé, présent et futur. Il incarne « une territorialité aigüe, restructurée et constitutive d'un ici pluriel » (p. 69) et permet l'adhésion d'un individu à une idéologie qui est collectivement partagée,

signifiant à la fois valeurs, idéologies, espoirs, mythes, rêves et mémoires du territoire dont il est agent et témoin.

Microcosme d'une collectivité qui se donne à voir à travers eux et qui les utilise pour se rappeler d'elle-même, se raconter son histoire, se rappeler ses valeurs, puis se réaliser, si les hauts-lieux peuvent ainsi exprimer ce qui unit et distingue un lieu, c'est qu'ils interpellent les vocations et typicités foncières du lieu qui lui assurent, sur le long terme, sa pérennité (Bédard, 2002b, p. 234).

Marqueur d'identité, le haut-lieu, en sollicitant un sentiment d'appartenance, permet aux habitants d'un territoire de se reconnaître, de se trouver et se retrouver (Bédard, 2002a, 2002b), contribuant ainsi à façonner et ancrer leur identité, dont le sens est révélé par sa nature et sa forme. « Il est [ainsi] à la source et au terme "du sentiment qu'une communauté peut avoir de son identité" » (Béguin, 1995, in Bédard, 2002b, p. 231). Dans ce contexte, il nous semble pertinent d'examiner si les projets de requalification urbaine, à la manière des hauts-lieux, suscitent à nouveau un sentiment d'appartenance locale et identitaire ou s'ils sont au contraire encore vides de sens malgré les réaménagements effectués.

#### 4.2.9 Les non-lieux, ces espaces hors territoire

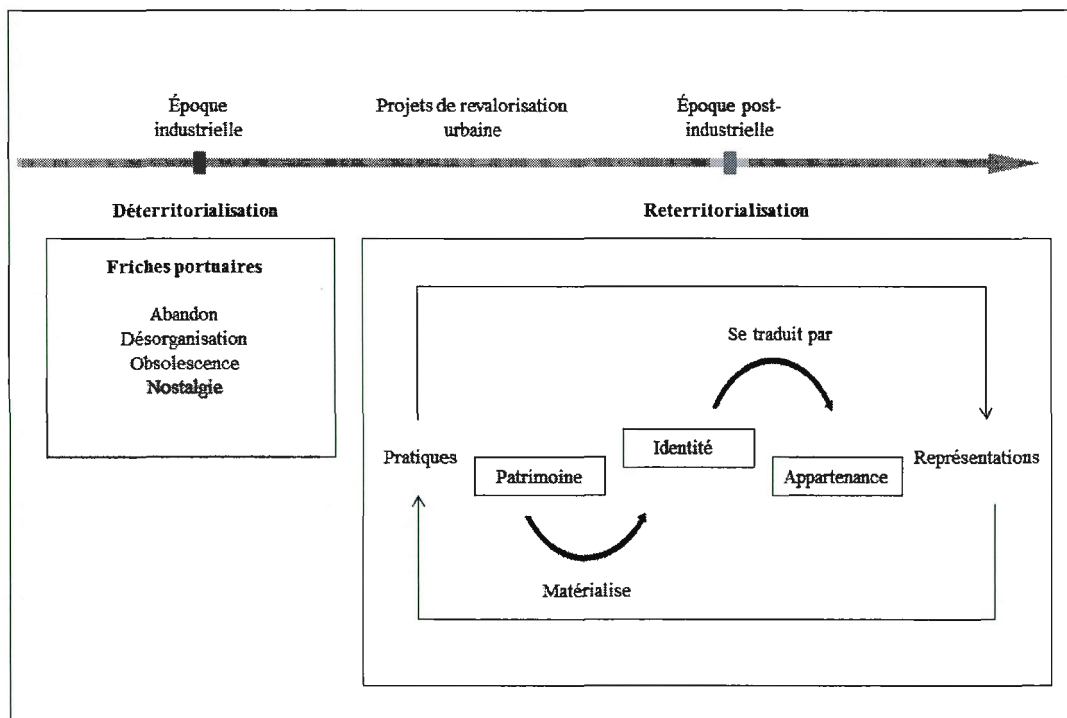
Les non-lieux, en tant qu'espaces impersonnels, dépersonnalisés et dépourvus de vie (Bédard, 2002a), s'avèrent être un concept pertinent dans le cadre de notre recherche. Étudié par Augé (1992, 1994, 1997), Badie (1995), et Relph (1976), le non-lieu est un concept récurrent dans les études géographiques. Les éléments de définitions proposés par Augé (1992) et Relph (1976) nous apparaissent toutefois plus parlants et pertinents.



Si, pour Augé (1992), la surmodernité est productrice de non-lieux puisque les espaces fonctionnels, qui se parcourent et se vivent au présent, sont essentiels pour le fonctionnement de la société moderne, ces derniers ont, pour Relph (1976), toujours existé et ce, dans toutes les sociétés. Selon Augé (1994), les non-lieux sont des espaces hors territoire où l'on ne se sent pas chez soi, puisqu'impersonnels. Si nul ne s'y reconnaît et ne s'y identifie en raison de leur étrangeté dans le paysage local (Bédard, 2002a), ils servent paradoxalement de repères rassurants en raison de leur universalité et leur similarité. Ils ont par ailleurs une force d'attraction significative, puisque « l'expérience du non-lieu [...] est aujourd'hui une composante essentielle de toute existence sociale » (Augé, 1992, p. 148-149). Si le haut-lieu est authentique, le non-lieu est quant à lui artificiel, standardisé, monotone, insensible, stérile, sans goût et insignifiant (Relph, 1976), sans identité et histoire (Augé, 1992). Ce « all man's land [...] denuded of its human meaning (Cox, 1968, in Relph, 1976, p. 143), « replac[es] diversity with uniformity and experiential order with conceptual order » (Relph, 1976, p. 143). Kurtz (1973) ajoute : « it is all remarkably unremarkable... You have seen it, heard it, experiences it all before, and yet... you have seen and experienced nothing » (in Relph, 1976, p. 143). L'inauthenticité peut apparaître, selon Relph (1976), dans l'apparence et l'expérience d'un espace. L'aspect « kitsch » des non-lieux, soit leur absence de style ou leur aspect médiocre, s'explique en partie par la massification des sociétés occidentales, qui se traduit entre autres dans la mise en tourisme de ces espaces sans racines et planifiés par d'autres (Relph, 1976). La disneyification, la muséification, ou encore la futurisation, sont d'ailleurs des manifestations ou des tendances qui en témoignent. L'expérience de ces espaces, ordinaire et futile, est ainsi dépourvue de sens (« *no sense of place* »). En somme, les concepts de haut-lieu et de non-lieu nous aideront à établir et préciser la hauteur symbolique des secteurs requalifiés, nous permettant par le fait même de déterminer leur potentiel de reterritorialisation respectif.

#### 4.2.10 Le cadre conceptuel remis en contexte

La reterritorialisation est ici envisagée et évaluée en termes de réappropriation de l'espace, au double sens des pratiques et des représentations suscitées par des projets de revalorisation urbaine ayant été mis en place sur le front d'eau de San Francisco. Soulignons ici que le préfixe - re ne signifie pas pour autant un retour vers un territoire passé et une époque idéale et idéalisée (Rieutort, 2009), mais désigne plutôt la renaissance d'un territoire portuaire ancré et enraciné dans le temps et dans l'espace et collectivement pratiqué et vécu par la population.



**Figure 4.2 Schéma théorique**  
Marilyne Gaudette, 2014

La revue de la littérature théorique montre que certains éléments du territoire, hissés au rang de valeurs patrimoniales, seraient à la fois porteurs et vecteurs d'identité,



attendu que certains signes, symboles et objets, en particularisant le territoire dans lequel ils s'inscrivent et en le faisant perdurer dans le temps, permettent aux habitants de se reconnaître et nourrissent en retour le sentiment d'appartenir à une collectivité, à un territoire (Di Méo, 2002). « Cet attachement aux lieux n'est toutefois guère défini par les qualités intrinsèques de l'espace » (Stein, 2003, p. 90), mais dépend largement des pratiques qu'on en fait et des représentations qu'on en a. L'espace ne devient ainsi signifiant que lorsqu'il est vécu (Di Méo, 1990; 2008b). En ce sens, la requalification patrimoniale, en suscitant des pratiques quotidiennes et des représentations symboliques, permettrait de « réenraciner » un espace qui ne faisait plus sens pour ce même groupe d'individus. Investis de valeurs, certains lieux deviennent ainsi des référents identitaires majeurs, qui peuvent d'ailleurs les hisser au rang de haut-lieu du territoire.

## CHAPITRE V

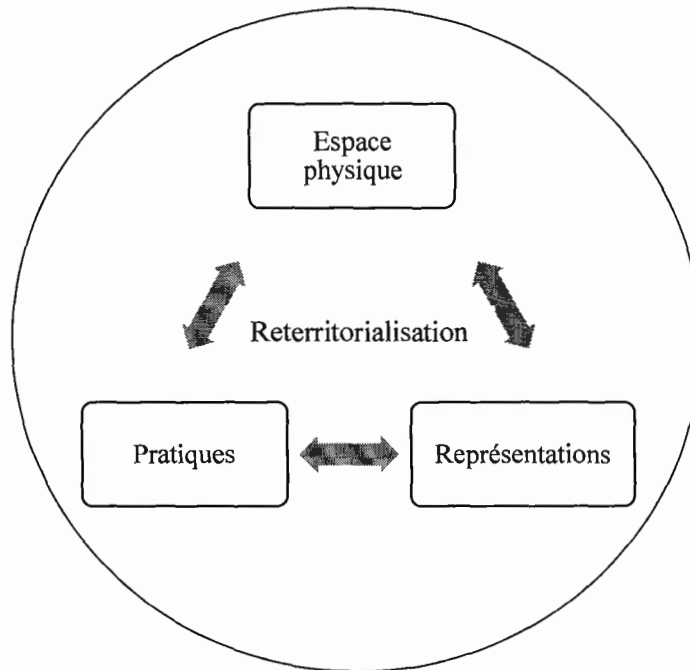
### CADRE OPÉRATOIRE

Les multiples formes d'appropriations et le développement de liens d'appartenance identitaire constituent, à nos yeux, des noyaux de réflexions essentiels dans la compréhension du processus de reterritorialisation des secteurs à l'étude. Or, comment se mesurent les éléments à la base même de ce processus? Cette question démontre la difficulté de mesurer des concepts aussi abstraits et la nécessité de détenir des variables et indicateurs précis afin de les rendre opératoires. Dans cette recherche, ces derniers ont été choisis en fonction des études menées sur l'articulation entre pratiques, représentations et espace physique (Bailly, 1977; Bailly et Béguin, 2008; Bassand et al., 2001; Di Méo, 1990, 1996, 2004; Piombini, 2013).

#### 5.1 Variables et indicateurs

Nous avons vu, dans la présentation du cadre conceptuel, que le vécu territorial s'appréhende par les interactions constantes entre pratiques et représentations, étant donné que c'est « en s'appropriant concrètement ou abstraitement (par exemple par la représentation) un espace, [que] l'acteur territorialise l'espace » (Raffestin, 1980, p. 129). Cependant, notre cadre conceptuel opératoire ne pouvait être complet sans le concept d'espace physique, attendu que pratiques et représentations font intervenir le cadre matériel sur lequel elles se produisent. La revue de la littérature a ainsi permis de recenser un certain nombre de critères et d'indices empiriques qui participent, rendent compte ou favorisent de la reterritorialisation des espaces. Ces indicateurs s'articulent autour de trois concepts analytiques qui, en interférant dans un dialogue

perpétuel, forment les bases d'un processus élargi : pratiques, représentations et espace physique.



**Figure 5.1 Schéma des concepts analytiques**  
Marilyne Gaudette, 2014

## 5.2 Pratiques

La territorialisation d'un espace passe en partie par les pratiques qu'on en fait. Ces pratiques, qui relèvent de la sphère de l'agir selon Bertrand et al (2007), supposent ainsi un contact physique, notamment par le biais de l'exercice d'activités, de déplacements et de pratiques de fréquentation. Di Méo (1996) stipule que ces pratiques doivent être faites de façon quotidienne par les résidents en vue de divers usages et en fonction de certaines motivations. Frémont (1984, in Di Méo, 1990), ajoute également que le lieu doit leur être connu et familier. Puisque nous cherchons à saisir la nature de ces pratiques, pour ensuite les comparer d'un site à un autre,

plusieurs variables sont à considérer et nous semblent incontournables : les usages, la fréquentation et les motivations/démotivations.

### 5.2.1 Usages

Pour être reterritorisé, un espace doit entre autres être pratiqué (Di Méo, 1990). Le contact concret avec un espace se fait en fonction d'un besoin à combler et met en scène des usages de nature différente. Puisque le vécu territorial implique des itinéraires et des cheminements quotidiens plus ou moins réguliers qui permettent d'être connu et reconnu et à partir desquels se nouent des relations affectives et amicales (Di Méo, 1996), les territoires ne sont ainsi pas seulement pratiqués à des fins utilitaires et fonctionnelles, puisqu'ils sont des lieux de vie et de rencontre, où s'exerce une certaine sociabilité. Le territoire se façonne donc au fil des tâches et habitudes quotidiennes (aller au travail, faire des achats, etc.), desquelles émanent des échanges sociaux. Dans ce contexte, les secteurs requalifiés servent-ils des usages liés à la vie domestique participant à la territorialité des individus? Quels besoins permettent-ils de combler? Les usages mettent-ils en scène des formes de vie et des interactions sociales associées au vécu individuel d'individus territorialisés? Sont-ils plutôt caractérisés par des usages exceptionnels, liés à la découverte d'un nouvel espace?

Nous tenterons donc de dresser un portrait et une qualification de l'utilisation de chacun des secteurs à l'étude, pour ensuite être en mesure de déterminer si ces derniers s'inscrivent dans la vie quotidienne des résidents. Les sept indicateurs choisis pour qualifier cette variable rendent compte, dans une certaine mesure, de la quotidienneté ou de l'exceptionnalité des usages qui en sont faits, nous informant ainsi partiellement de l'origine des usagers : tourisme, emploi, événements/festivités, détente, loisirs, sports, croisière/transit.

### 5.2.2 Fréquentation

En plus des usages, les pratiques de l'espace réfèrent également à sa fréquentation. Les indices de fréquentation, qui font référence à une périodisation des pratiques, nous informent de la territorialisation des espaces dans la mesure où « une fréquentation intense des lieux est à priori favorable à l'attachement à l'urbain » (Bassand et al., 2001, p. 88). La fréquentation des secteurs a donc été abordée par le biais de la fréquence et du moment. Cette variable peut ainsi indiquer si les sites requalifiés font partie du quotidien des usagers ou si, au contraire, ils font plutôt l'objet d'une toute nouvelle expérience. Ainsi, les sites correspondent-ils à des lieux fréquentés de façon habituelle ou exceptionnelle? Sont-ils des lieux familiers faisant partie prenante du vécu des individus, ou sont-ils au contraire des lieux qui ne sont expérimentés qu'en surface? Sont-ils davantage fréquentés par les résidents la semaine ou les week-ends?

La fréquentation des sites étant susceptible de varier d'un individu à un autre, nous tenterons de déceler cette variabilité, tout comme les facteurs qui l'influencent, par l'analyse de la fréquence (quotidiennement, hebdomadairement, mensuellement, annuellement) et du moment (matin/midi/après-midi/soir) des visites.

### 5.2.3 Motivations et démotivations

Les pratiques de l'espace peuvent être conditionnées en fonction de l'intention des usagers, attendu qu'un individu qui investit physiquement un espace peut en effet le faire pour divers motifs. Bailly et Béguin (2008) soulignent à cet effet que les motivations « guident les comportements spatiaux, qui sont de puissants facteurs explicatifs des structures spatiales observées » (p. 30). Piombini (2013) insiste quant à lui sur le fait que

le piéton a une appréhension sensitive de la ville et en même temps rationnelle. La rationalité pointe ici le fait que le piéton ne marche pas au hasard dans la ville dans le cadre de ses déplacements quotidiens. Cette rationalité s'exprime de manière large : à une minimisation du temps ou des distances parcourues, le piéton va, en distinguant les qualités et les défauts des lieux potentiellement accessibles, chercher à maximiser la fréquentation des espaces attractifs aux dépens de ceux qui le sont moins (p. 6).

Dans ce contexte, il convient ainsi d'étudier ce choix de fréquentation ou de non-fréquentation, non dénué de sens, car il peut révéler les préférences d'ambiances des individus, rendant par le fait même les démotivations tout aussi intéressantes dans la compréhension des pratiques liées à chacun des secteurs à l'étude.

Nous tenterons ainsi de saisir non seulement ce qui motive les individus à fréquenter ces lieux, donc de comprendre ce sur quoi repose l'attractivité des sites, mais également ce qui les repousse à les fréquenter. Par conséquent, nous serons en mesure d'établir un lien avec l'indicateur de fréquence. À ce titre, les indicateurs développés par Bailly (1977) (distance des aménités et des services, variété de commerces et des produits offerts, prix en vigueur, atmosphère et apparence visuelle, disponibilité d'espaces verts) nous semblent pertinents.

**Tableau 5.1 Variables et indicateurs**

Concept analytique	Variables	Indicateurs et sous-indicateurs	
Pratiques	Usages	Emploi	
		Tourisme	
		Événements/festivités	
		Détente	
		Loisirs	
		Sports	
		Croisières/transit	
	Fréquentation	Moment	Matin
			Midi
			Après-midi
			Soir
		Fréquence	Quotidiennement
			Hebdomadairement
			Mensuellement
			Annuellement
	Motivations/ démotivations	Distance des aménités	
		Variété des commerces et des produits	
		Prix des produits et services	
		Atmosphère/apparence visuelle	
		Disponibilité d'espaces verts	

### 5.3 Représentations

Comme nous l'avons vu, les individus arrivent à territorialiser l'espace à partir des relations à la fois concrètes et abstraites qu'ils entretiennent avec ce dernier (Di Méo, 1990). Les relations subjectives à l'environnement participent ainsi également à la territorialité des individus. Or, l'espace n'a intrinsèquement pas de sens et les lieux, à la base, n'ont pas d'esprit, étant donné que ce sont les hommes qui leur en prêtent (Brunet, 1991, in Debardieux, 1993). Le sens émane « parce qu'ils sont les dépositaires de vécus et de souvenirs personnels » (Di Méo, 2006, in Peggy



Hellequin, 2008, p. 65). Dans cette perspective, « quel sens lui donne-t-on pour le vivre? Comment ce sens vient-il? » (Guérin et Gumuchian, 1986, p. 111). Barel (1990) souligne à cet effet que les individus, par leurs représentations, « dotent le territoire de sens qui en retour donne sens à leur existence, mettant par le fait même en route un processus identificatoire et identitaire » (Barel 1990, in Di Méo, 1996, p. 21). Les représentations doivent ainsi avoir une puissance évocatrice notable.

Dans le contexte où la revue de la littérature scientifique a mis en relief qu'il y a construction et pérennisation d'une appartenance locale et identitaire du moment où les individus, par le biais de leurs représentations, attribuent une signification, des valeurs et des sentiments à certains symboles, fixés dans des lieux, qui leur permettent de s'y identifier de façon collective, les variables suivantes ont été sélectionnées afin d'opérationnaliser nos hypothèses de recherche : significations, images et symboles, valeurs, satisfaction/insatisfaction et sentiments. Développées à l'aide d'indicateurs précis, ces variables rendront compte du symbolisme de chacun des secteurs à l'étude, attendu que les sites ont une valeur expressive qui leur est propre. Cette section, en se référant surtout à ce qui touche l'individu subjectivement, nous permettra d'examiner si les individus confèrent aux sites un fort caractère identitaire, témoignant par le fait même de leur enracinement et donc de l'éventuelle reterritorialisation des secteurs.

### 5.3.1 Significations

Les représentations sociales font intervenir, selon Abric (1994), le domaine des significations puisque c'est en attribuant une signification particulière à un objet que l'individu ou le groupe arrive à se le représenter. Les significations qu'on attribue à un objet ou un lieu peuvent également, selon Debardieux (1996), diverger d'un individu ou d'un groupe d'individus à un autre. Il explique que si pour les uns, un lieu

est seulement attribut, il peut également être, pour les autres, un symbole puissant. Ce dernier souligne également que les significations sont influencées par le discours et les images que tient la société sur la forme symbolique en question, qui, dans le cas actuel, correspond à des bâtiments, mais aussi par l'emplacement de cette forme (Debardieux, 1996). Ainsi, afin de rendre compte du symbolisme des secteurs à l'étude, nous tenterons de cerner les significations rattachées à chacun d'eux, en considérant leur nature, leur contexte historique, leur emplacement respectif et les images qu'ils véhiculent dans la société. Un site est-il plus significatif, évocateur et symbolique que l'autre? Évoquent-ils les mêmes significations ou au contraire, des significations foncièrement différentes? Pour qui et en fonction de quoi?

Au total, huit catégories sont proposées afin de couvrir un large spectre de significations : lieux patrimoniaux, emblématiques, historiques, touristiques, de consommation, de chalandise, de loisirs ou de transit. En ce qui concerne le lieu emblématique, nous nous collons à la définition qu'en propose Debardieux (1995), c'est-à-dire un « lieu qui participe de la représentation d'un collectif social au travers de la mise en scène des valeurs et des pratiques qui le singularisent » (in Levy et Lussault, 2003, p. 448). Il correspond ainsi à ce lieu duquel on peut dire « ça, c'est telle ville » et non pas « ça, c'est dans telle ville » (Lussault, 1997, p. 529). Nous entendons ensuite, par lieu patrimonial, un lieu qui présente un intérêt d'ordre esthétique ou historique et qui correspond à un héritage qu'un groupe humain désire transmettre aux générations futures, via sa reconnaissance d'abord, puis sa préservation, sa valorisation et sa réaffectation ensuite (Gravari-Barbas, 2005). Les lieux historiques sont quant à eux ces lieux où se sont déroulés des événements ayant marqué l'histoire d'une nation ou qui correspondent à une aire renfermant des biens ou des monuments historiques. Sans nécessairement être élevés au rang de patrimoine, ces derniers représentent un intérêt public notable. Si les trois premières catégories proposées correspondent à des significations profondes et symboliques, les prochaines sont quant à elles liées à des significations plus superficielles et larges.

D'abord, les lieux touristiques correspondent à des lieux accueillant presque exclusivement des touristes et fortement destinés à ce type de clientèle. Les lieux de consommation sont quant à eux des lieux essentiellement commerciaux, où les produits et services offerts sont mis au premier plan. Finalement, les lieux de chalandise, de loisirs et de transit correspondent respectivement à des lieux hautement fréquentés, à des lieux où il est possible d'exercer des activités à caractère ludique, ou utilisés uniquement dans le but de transiter d'un endroit à un autre. Si les catégories de significations proposées ne sont certes pas exhaustives et peuvent également s'entrecouper, elles témoignent tout de même d'attachements territoriaux différenciés, dans la mesure où les indicateurs utilisés spécifient si les répondants considèrent les secteurs comme des lieux collectifs ancrés dans le territoire (lieux patrimoniaux, emblématiques, historiques) ou au contraire comme des lieux déconnectés du territoire (lieux touristiques), tout en rendant compte des fonctions que revêtent les secteurs requalifiés (fonction symbolique ou utilitaire).

### 5.3.2 Images et symboles

Étroitement liés aux significations, les images et symboles évoqués sont, eux aussi, à la base même des représentations. En tant que conceptions des lieux, ils nous informent de la charge de sens associée à certains aménagements. Si les images correspondent à des « représentations dotées d'une puissance de signification et d'une énergie de transformation pour rendre le Réel visible dans toute sa démesure » (Bédard, 2012, p. 54), le symbole correspond quant à lui, selon Debardieux, (1995), à « une forme capable de donner une apparence sensible à quelque chose qui n'en a pas » (p. 101) ou, selon Stein (2003), à certains éléments de l'espace qui sont en mesure de susciter un sentiment d'appartenance et de provoquer des émotions. À cette forme est donc rattachée une valeur symbolique servant à signifier des choses essentielles pour les membres d'un groupe, établies de façon collective. Elle

constitue, en d'autres termes, les supports d'une identité collective (Malinowski, 1968, in Stein, 2003), qui participe elle-même de la reterritorialisation d'un espace. Si le lieu attribut s'apparente plus à un signe pour Debardieux (1995), c'est le lieu de condensation qui s'apparente davantage au symbole, attendu qu'il symbolise le territoire dans lequel il s'inscrit.

Dans le contexte de notre recherche, nous désirons entre autres comprendre l'image que projette les secteurs au sein de la communauté et s'il y a lieu, les symboles qui les caractérisent : les sites symbolisent-ils la communauté locale? Sont-ils à l'image de la ville? Une image positive des secteurs a-t-elle des implications sur la fréquentation, en suscitant par exemple un usage régulier? Nous tenterons de cerner la résonance particulière des images et symboles évoqués, dans le but de déterminer s'ils sont positifs, négatifs, ou plutôt neutres.

### 5.3.3 Valeurs

Les formes symboliques, incarnées par exemple par des monuments, matérialisent ou donnent forme à des valeurs (Debardieux, 1996), sur lesquelles nous nous pencherons. Bailly (2004) souligne à cet effet que les valeurs ont un rôle prépondérant dans l'analyse des relations qu'entretiennent les individus avec leur milieu, étant donné qu'elles permettent de réaliser leur territorialité. Di Méo (2008b) poursuit en affirmant que les valeurs culturelle, sociale et symbolique alimentent et renforcent les rapports d'appartenance et d'appropriation, qu'ils soient individuels ou collectifs. Dans le contexte où une valeur se définit, selon Bailly (2004), comme une « qualité qu'un individu [ou un groupe d'individus] attribue[nt], consciemment ou inconsciemment, à un type de relation, à une représentation, ou à un objet » (p. 135), nous interrogerons ainsi les qualités et caractéristiques les plus valorisées des sites à l'étude afin de voir si elles sont partagées par un ensemble d'individus. Les secteurs

requalifiés matérialisent-ils des valeurs collectives? Les valeurs qu'on leur associe diffèrent-elles d'un site à un autre? En fonction de quoi? Ces dernières réfèrent-elles à des éléments matériels comme l'esthétisme, ou à des éléments plus symboliques, pourvus d'un sens spécifique?

Au total, six catégories de valeurs sont proposées : valeur esthétique, patrimoniale, emblématique, identitaire, économique et sociale. La valeur esthétique correspond dans un premier temps à certains critères de beauté ou qualités visuelles générant un attrait quelconque. En faisant référence à ce qui est considéré, par des individus ou une société, comme étant beau, cette valeur varie donc d'un individu à un autre, selon les époques et les modes (Stein, 2003). Elle constitue ainsi la valeur la plus délicate. Les valeurs patrimoniale, emblématique et identitaire correspondent quant à elles aux valeurs attribuées aux secteurs requalifiés en raison de la présence d'héritages que l'on juge assez importants pour vouloir les conserver et les transmettre, de la présence d'un emblème fort symbolisant la ville et de la présence de monuments incarnant l'identité de la collectivité. Les valeurs économique et sociale réfèrent finalement à la capacité des sites à générer des retombées économiques directes ou indirectes, ou à engendrer des liens entre les différents individus. La valeur sociale met ainsi en évidence les échanges sociaux, les relations affectives et amicales, qui émanent d'un espace fréquenté. Cette sociabilité peut d'ailleurs prendre des formes infimes selon Bassand et al. (2001) : côtoiements, frôlements, échanges de salutation, d'accueil, demande de renseignements et d'informations, etc. Nous tenterons ainsi de déterminer si les valeurs attribuées aux secteurs, en dévoilant la nature du rapport qu'entretiennent les individus avec ces derniers, participent ou non de la reterritorialisation des espaces. Les valeurs patrimoniale, emblématique, identitaire et sociale sont les plus révélatrices, attendu qu'elles portent une charge de sens non négligeable.

Si la ou les valeurs accordées aux secteurs à l'étude ne supposent pas nécessairement un contact concret et physique avec ces derniers, dans la mesure où ces dernières peuvent être imaginées sans que les sites soient pratiqués, la satisfaction des individus par rapport à l'aménagement des sites suppose quant à elle une pratique concrète des lieux.

#### 5.3.4 Satisfaction/insatisfaction

La pratique d'un espace par un ou des individus engendre des opinions par rapport à un projet et ses attributs, faisant par le fait même intervenir le domaine des représentations. Ces dernières, qu'elles soient positives ou négatives, expriment donc une satisfaction ou une insatisfaction, pouvant éventuellement se répercuter sur la pratique ou non d'un espace et sur la récurrence de cette dernière, attendu que les représentations sont des guides pour l'action (Abric, 1994). Effectivement, lorsqu'un individu se dit satisfait de l'aménagement d'un site ou s'il perçoit des bénéfices en lien avec ses équipements ou ses services, ce dernier aura davantage tendance à le fréquenter. Inversement, l'insatisfaction d'un individu envers un ou plusieurs éléments aura probablement un impact négatif sur sa fréquentation. Une opinion favorable contribuera ainsi à nourrir des représentations positives qui influenceront par la suite les comportements. Dans ce contexte, comment, de façon générale, les individus jugent-ils les secteurs? Trouvent-ils agréable de s'y rendre? Les deux sites étant, par nature, fondamentalement différents, les individus se montrent-ils satisfaits de chacun d'eux? Un groupe social est-il davantage satisfait qu'un autre? Pourquoi? Une opinion positive, qui nourrit par le fait même des représentations positives de l'espace, a-t-elle un impact réel sur la fréquence des pratiques?

Nous tenterons donc de dresser un portrait global des éléments de satisfaction et d'insatisfaction propres à chacun des secteurs à l'étude en décelant les préférences



des individus par rapport à l'atmosphère, l'accessibilité, l'apparence visuelle des sites, les prix, la variété des commerces et services offerts et le type de produits et services.

### 5.3.5 Sentiments

Les sentiments nous informent du lien subjectif qui unit les individus à certains lieux. Keating (1998, in Guermond, 2006) et Harvey et Nizeyimana (2007) soulignent que la dimension affective occupe une position importante dans le système de valeurs de l'individu et qu'elle est en relation étroite avec son identité, dans la mesure où elle est essentielle à la formation d'un sentiment identitaire. Gumuchian (1989) ajoute également que l'analyse des sentiments qu'éprouvent les individus envers leur espace de vie permet d'appréhender leur territorialité. Nous interrogerons donc les sentiments ressentis en présence ou en l'absence des sites à l'étude afin de tenter de cerner quelle connotation, positive, négative ou neutre, ces derniers possèdent. Par conséquent, les individus ressentent-ils un fort sentiment d'appartenance et de fierté par rapport aux aménagements en place ou, au contraire, un sentiment de honte et de détachement? Plusieurs sentiments sont proposés afin de faciliter leur identification : nostalgie, fierté, aisance, sécurité, familiarité, affection, attachement, gaieté en ce qui concerne les sentiments positifs, et honte, inconfort, insécurité, inconnu, hostilité et détachement en ce qui a trait aux sentiments négatifs.



Tableau 5.2 Variables et indicateurs

Concept analytique	Variables	Indicateurs
Représentation	Signification	Lieu patrimonial
		Lieu emblématique
		Lieu historique
		Lieu touristique
		Lieu de consommation
		Lieu de chalandise
		Lieu de loisirs
		Lieu de transit
	Images/symboles évoqués	Positifs
		Négatifs
		Neutres
	Valeurs	Esthétique
		Patrimoniale
		Emblématique
		Identitaire
		Économique
		Sociale
	Satisfaction	Apparence visuelle
		Atmosphère
		Accessibilité
		Variété des commerces et des produits
		Type de produits et services
		Prix
	Sentiments	Positifs
		Négatifs
		Neutres

Bref, nous interrogerons ainsi les significations, les images et les symboles évoqués, les valeurs, la satisfaction ainsi que les sentiments afin de hiérarchiser et qualifier les représentations des individus par rapport aux lieux requalifiés et ainsi être en mesure

de dresser un portrait global de la charge symbolique des aménagements, d'une intensité variable d'un individu à un autre, en fonction du profil de chacun. L'analyse de cet ensemble d'indicateurs et de variables nous permettra d'évaluer le poids identitaire des aménagements en place et d'évaluer dans quelle mesure le sentiment d'appartenance est réel (sentiment d'identité territoriale) ou virtuel (instrumentalisation de l'identité à d'autres fins). Au final, en compilant les indicateurs des différents concepts analytiques, nous serons en mesure de comprendre et d'évaluer dans quelle mesure les projets de requalification urbaine ont favorisé la reterritorialisation des secteurs à l'étude.

#### 5.4 Espace physique

Dans leurs travaux, Bassand et al. (2001) soulignent l'importance des liens qui unissent espace physique et pratiques sociales, attendu que ces dernières font intervenir le cadre matériel sur lequel elles se produisent et peuvent être influencées par un certain nombre de facteurs. Les auteurs ont en ce sens développé des critères basés sur certaines qualités spatiales spécifiques, d'ordre fonctionnel et morphologique, qui favorisent les pratiques et nourrissent en retour les représentations. Certains espaces, par leurs formes, leurs configurations et leurs caractéristiques, vont ainsi faire l'objet d'une réappropriation plus aisée, qui nous informera du potentiel de reterritorialisation des secteurs. Plusieurs variables, en lien avec le cadre matériel, ont par conséquent été utilisées : la propriété, les ambiances et le mobilier urbain.

#### 5.4.1 Propriété

La pratique concrète d'un territoire renvoie à une notion juridique incontournable : la propriété. Cette notion, qui fait référence au « droit d'user, de jouir et de disposer de biens d'une manière exclusive et absolue sous les restrictions établies par la loi » (Fournier, Chourio et Echevarria, 2005, p. 45), est essentielle à la compréhension des pratiques physiques et tangibles, car elle est à la base même de ce processus d'appropriation. Comme nous l'avons vu précédemment, la territorialité peut se traduire de différentes façons et s'inscrire dans plusieurs registres. Sack (1983) introduit une dimension supplémentaire, de nature juridique, qui est dans notre cas essentielle : « There are numerous ways in which territoriality can be asserted, including legal rights to property in land and cultural norms and prohibitions about usage of areas » (Sack, 1983, p. 56). Tout usage de l'espace peut ainsi, en théorie, être conditionné ou influencé par certaines structurations juridiques ou réglementations urbaines (public/privé, accessible/réservée, gratuit/payant, etc.) (Ripoll et Veschambre, 2005), qui, en créant des contraintes d'ordre public, contribuent parfois à dicter la façon dont les différents groupes sociaux s'approprient tel ou tel secteur de l'espace commun (Bergel, 2005). Les notions de contrôle et de pouvoir, qui caractérisent la domination de certaines institutions exercée sur un espace, interviennent donc également dans les pratiques permises, certaines d'entre elles étant souvent interdites ou proscrites<sup>21</sup>. L'inégalité dans l'accès, l'occupation ou l'usage d'un espace (Ripoll et Veschambre, 2005) oppose d'ailleurs souvent les classes socio-économiques, les sexes, les genres, les classes d'âge ou les générations, ou encore les groupes ethniques. Or, si la question des pratiques concrètes de l'espace rencontre en permanence la question juridique, elle ne s'y limite toutefois pas. En effet, « si l'on ne peut pas considérer que le droit détermine les pratiques, il n'est pas indifférent que l'appropriation de plus ou moins larges portions d'espace soit ou non

---

<sup>21</sup> Barrer l'accès d'un bâtiment officiel, par exemple.

juridiquement contrôlée et garantie » (Ripoll et Veschambre, 2005, p. 3) même si la propriété du sol, au premier regard, semble impliquer une complète appropriation du propriétaire (Bergel, 2005).

Étant donné qu'un espace accessible au public a une influence sur son appropriation (Bassand et al., 2001) et qu'il participe du processus de construction identitaire (Morin et al, 2008), nous distinguons ainsi les types de propriétés (public/privée) et leurs principales caractéristiques (accessible/réservé, gratuit/payant) afin d'être en mesure de saisir jusqu'où les pratiques peuvent être théoriquement permises.

#### 5.4.2 Ambiances

Selon Bassand et al. (2001), les flux d'usagers et leurs activités ne sont pas seulement déterminés par la forme des espaces publics, mais aussi par leur ambiance, elle-même déterminée par les temporalités (diurne/nocturne, semaine/week-end) et les sens (vue, ouïe, toucher, odorat). Si la forme des espaces et le cadre bâti autorisent certaines pratiques, l'ambiance, lorsqu'elle est chaleureuse, animée et conviviale, expliquerait selon eux le succès d'un espace public sur le plan de son appropriation. Dans le contexte où « chaque usager établit un rapport sensible à ce qu'il voit, entend, respire ou touche [dans] son environnement accessible » (Donadieu et Périgord, 2005, p. 266), quatre aspects de la dimension sensorielle permettront de détecter l'ambiance. Si le visuel implique les formes architecturales et urbanistiques, les matériaux de construction, le mobilier urbain, les perspectives, la vue plus ou moins panoramique et la lumière, le sonore est quant à lui conditionné par la forme, les matériaux, le mobilier urbain (fontaines, cloches), mais surtout par l'animation découlant des activités des flux. Le tactile, conditionné par le revêtement de sol, est également associé aux microclimats journaliers et saisonniers se constituant en fonction des formes, et implique ainsi l'humidité, la chaleur, le vent, etc. L'olfactif dépend quant à

lui de l'animation, des activités, de l'existence du végétal, des plans d'eau, de l'écoulement des égouts (Bassand et al., 2001).

Stein (2003) souligne à cet effet que, « même si un espace public est ouvert à tous, encore faudrait-il qu'il suscite le désir de s'y rendre » (p. 69). L'idée d'ambiance est de cette manière tout aussi importante que le statut de l'espace dans le processus d'appropriation. Les indicateurs proposés nous permettront de dresser un portrait global de l'ambiance de chacun des secteurs à l'étude afin de le mettre en lien avec les pratiques et les représentations soulevées et véhiculées, et ainsi arriver à comprendre les raisons de l'appropriation de l'espace.

#### 5.4.3 Mobilier urbain

Le mobilier urbain, c'est-à-dire « l'ensemble des éléments utilitaires, décoratifs et commerciaux qui est disposé au sein de l'espace public » (Stein, 2003, p. 63), attire ou freine les individus dans leur déambulation. En effet, un espace bien pourvu en bancs, fontaines, éléments de signalisation, éclairage, lampadaires, corbeilles, bacs à fleurs, etc., aura pour impact de rendre l'endroit attrayant, confortable, sécuritaire et salubre, et favorisera conséquemment une appropriation plus importante de l'espace. Dans ce contexte, nous nous attarderons à mesurer la quantité et la qualité du mobilier urbain en place.

Tableau 5.3 Variables et indicateurs

Concept analytique	Variables	Indicateurs et sous-indicateurs		
Espace physique	Propriété	Type	Public	
			Privé	
		Caractéristiques	Accessible/réservé	
			Gratuit/payant	
	Ambiance	Temporalité	Diurne	Attractif/répulsif
			Nocturne	Attractif/répulsif
		Sensoriel	Visuel	Attractif/répulsif
			Sonore	Attractif/répulsif
			Olfactif	Attractif/répulsif
			Tactile	Attractif/répulsif
	Mobilier urbain	Quantité	Suffisante/insuffisante	
		Qualité	Bonne condition/mauvaise condition	

Ainsi se résument les variables que nous utiliserons pour tenter de cerner la capacité des sites requalifiés à susciter à nouveau une appropriation citoyenne élargie et un sentiment d'appartenance local et identitaire, qui témoigneront à leur tour de la reterritorialisation du front d'eau. Force est de constater que la réussite des projets de revalorisation urbaine et leur potentiel identitaire et reterritorisant se mesurent en termes de pratiques et de représentations, elles-mêmes intimement liées à l'espace physique sur lesquelles elles se produisent. Effectivement, pour être reterritorisés, les secteurs doivent faire partie de la quotidienneté des résidents de la ville, représenter le territoire dans lequel ils s'inscrivent, avoir une puissance évocatrice et une portée symbolique importante, supposant par le fait même que ces derniers soient fonctionnels et attractifs. Or, pour arriver à saisir pleinement les pratiques et représentations liées à chacun des sites à l'étude, il nous faut d'abord nous imprégner de l'évolution du front d'eau et du contexte sociohistorique propre à chacun des



secteurs, tout comme de leur situation géographique particulière, puisqu'on « ne peut accorder de valeur à une analyse de certaines [pratiques et] représentations spatiales qui interprète, qui donne un sens à l'espace à un moment donné en le sortant de tout contexte d'héritage » (Guérin et Gumuchian, 1986, p. 111).

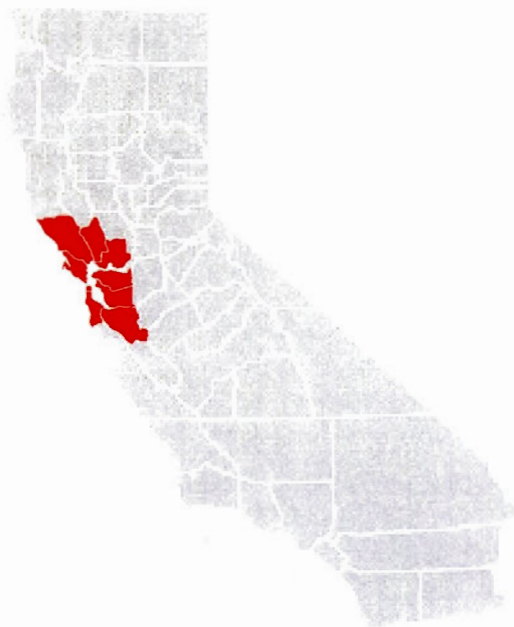
## CHAPITRE VI

### TERRITOIRE D'ÉTUDE

Suite aux précisions méthodologiques, théoriques et conceptuelles, il convient maintenant de présenter, de façon détaillée, les sites à l'étude. Nous brosserons tout d'abord le contexte historique global du développement des projets de revalorisation urbaine et nous présenterons les caractéristiques respectives des deux sites à l'étude sur le plan de leurs formes et de leurs fonctions afin d'être en mesure de saisir le sens du processus de déterritorialisation et de la tentative de reterritorialisation qui leur sont associés. Finalement, nous nous attarderons à présenter les caractéristiques de leur milieu d'insertion dans le but de comprendre la dynamique des quartiers à l'échelle locale, pour ainsi pouvoir mettre en contexte les faits qui seront observés.

#### 6.1 Le cas de San Francisco

Située sur la côte Ouest américaine dans l'État de la Californie, la ville de San Francisco prend place à l'extrémité nord d'une péninsule délimitée par l'océan Pacifique à l'ouest et la baie de San Francisco à l'est.



**Figure 6.1 L'État de la Californie**  
<http://transitinutah.blogspot.ca/>



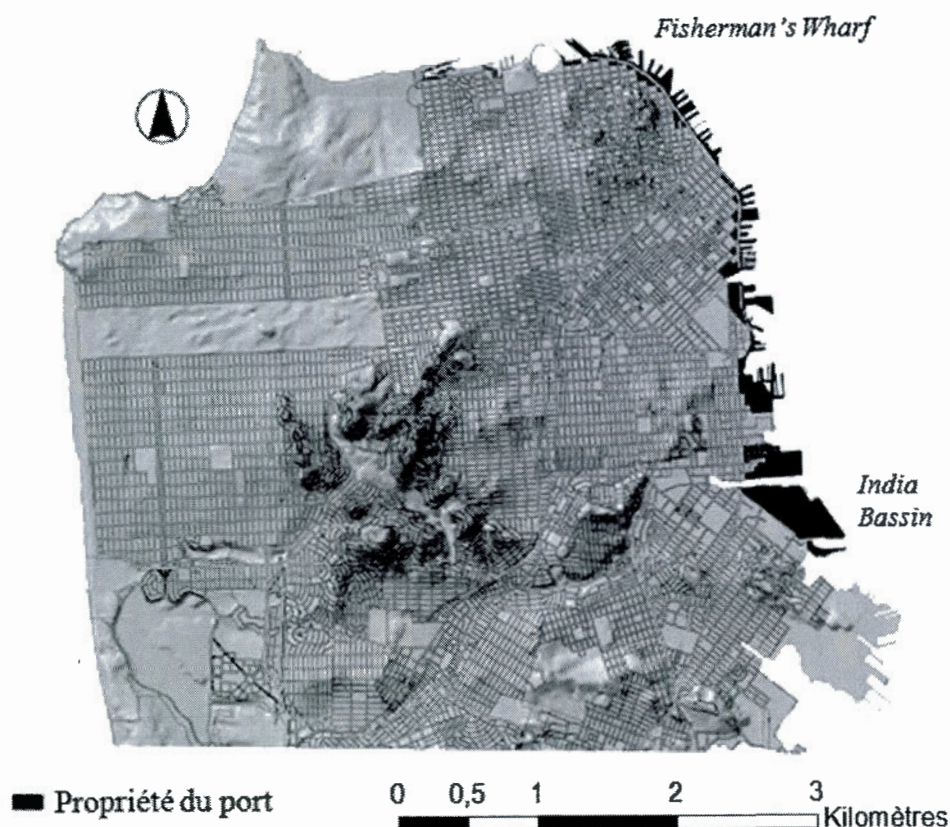
**Figure 6.2 Les comtés de la baie de San Francisco**  
<http://www.fema.gov/Riskmap>

Localisée à la limite des plaques tectoniques nord-américaine et pacifique, la région de la baie est considérée comme la zone la plus active des États-Unis, voire du monde, d'un point de vue sismique (Schwarzer, 2007). Parcourue par une série de failles (San Andreas, Hayward, Calaveras, etc.), la région, très urbanisée<sup>22</sup>, est donc également extrêmement vulnérable. Mis à part l'importance de sa population, la ville tire également sa vulnérabilité de la composition meuble de son sol. En effet, puisque des travaux de remblai ont été exécutés à une certaine époque en vue d'agrandir le

<sup>22</sup> La ville compte 6 688 habitants par km<sup>2</sup> (San Francisco Planning Department, 2011b). Elle est d'ailleurs la deuxième ville la plus densément peuplée des États-Unis après New York (Schwarzer, 2007).

territoire et de redessiner le front d'eau<sup>23</sup>, le risque de liquéfaction à la suite d'un séisme majeur s'en trouve ainsi élevé.

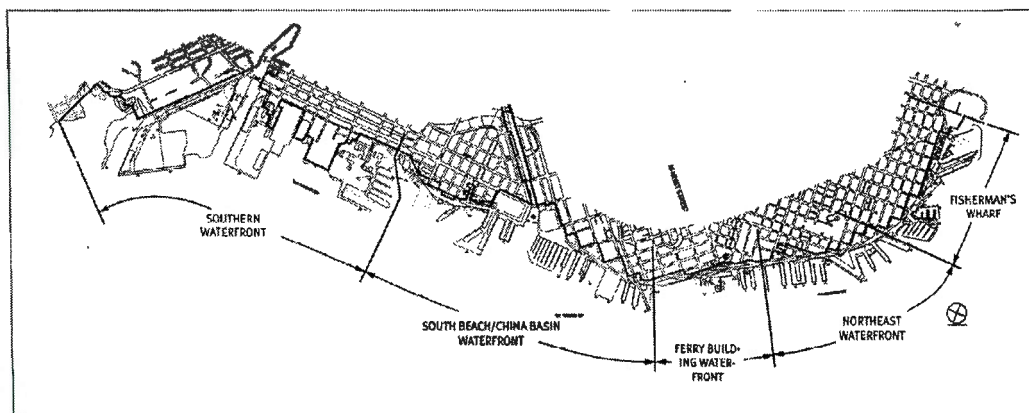
Parmi les 650 kilomètres de côtes encerclant la baie, le port de San Francisco voit ses berges s'étendre sur plus de huit kilomètres (Port of San Francisco, 2011). De *Fisherman's Wharf* au nord à l'*India Basin* au sud, le front d'eau de la ville se distingue des autres rivages naturels par son caractère urbanisé.



**Figure 6.3 Délimitation du front d'eau de San Francisco**  
Rubin (2003), modifiée par Marilyne Gaudette (2014)

<sup>23</sup> Nous y reviendrons plus tard.

Divisé en cinq sous-zones (*Fisherman's Wharf, Northeast Waterfront, Ferry Building Waterfront, South Beach/China Basin, Southern Waterfront*), le front d'eau de la ville est administré, géré et supervisé par le Port de San Francisco<sup>24</sup>, une agence de la ville quais-indépendante<sup>25</sup>. En ce qui concerne la planification et le développement de projets urbains sur les terrains du port, le *San Francisco Planning Department* (SFPD) a en ce sens certains pouvoirs en ce qui a trait au zonage, aux permis octroyés ou encore au design, conformément au *San Francisco General Plan* et au *Planning Code*.



**Figure 6.4 Propriétés du port de San Francisco<sup>26</sup>**

[http://metrostudies.berkeley.edu/pubs/proceedings/Shrinking/7Harms\\_PA\\_final\[2\].pdf](http://metrostudies.berkeley.edu/pubs/proceedings/Shrinking/7Harms_PA_final[2].pdf)  
f

<sup>24</sup> L'organisation interne de l'agence se subdivise en cinq divisions : maritime, immobilier, ingénierie et maintenance, opérations ainsi que planification et développement. Le port n'opère pas directement ses activités. L'ensemble des installations commerciales et industrielles (entrepôts, restaurants, grues, etc.) est loué à des firmes privées chargées de les opérer. Le port fait l'achat d'équipements, en fait la maintenance et, via les départements de la ville, est responsable de leur protection contre les incendies et le grabuge. Il dépend également des revenus engendrés par ses activités pour financer ses opérations, maintenir ses facilités et développer d'autres projets (Rubin, 2011).

<sup>25</sup> D'autres agences locale, régionale et fédérale ont droit de regard sur les activités du port (*U.S. Coast Guard, U.S. Army Corps of Engineers, California State Land Commission*, etc.).

<sup>26</sup> La carte originale n'est pas pourvue d'échelle.

Constitués de quais, de structures portuaires et industrielles, de routes, de bâtiments et d'espaces publics et verts, les terrains du port occupent une superficie de 295 hectares. Ces derniers détiennent d'ailleurs les plus fortes valeurs immobilières de la Californie, voire des États-Unis (Rubin, 2011), notamment en raison de leur situation géographique remarquable et de la qualité du paysage environnant. Marquant la frontière entre le milieu urbanisé et le milieu aquatique, les terrains localisés en bordure de la baie constituent un espace transitoire généralement évocateur et inspirant pour la plupart des individus. « The sounds of seabirds, the smell of saltwater, the view across the bay [...] » (Rubin, 2011, p. 12), incarnent en effet bien souvent une beauté idéalisée dans l'imaginaire collectif. Si les éléments naturels du paysage évoquent un lieu métaphorique (Vermeersch, 1998), les éléments physiques rappellent quant à eux la naissance de la ville ainsi que les réalités associées à un passé industriel et portuaire fort, qui a contribué à marquer son histoire.

#### 6.1.1 Une histoire urbaine liée à son front de mer

*« The story of San Francisco is the story of its waterfront »*

*Rubin, 2011, p. 6*

En tant que porte d'entrée de la ville, le port a, depuis sa fondation, accueilli des milliers d'individus de différents horizons qui ont été, au fil des années, responsables de l'image cosmopolite de la ville. Si l'agence portuaire a fêté ses 150 ans en 2013 (Port de San Francisco, 2014), les fondements de son histoire remontent toutefois à une époque beaucoup plus lointaine.

La baie de San Francisco a été l'un des derniers endroits du Nouveau Monde à être découvert, conquis et colonisé par les Européens, notamment en raison de son brouillard légendaire, qui empêchait les navigateurs d'apercevoir la terre (Schwarzer,



2007). Si la région était déjà habitée par de nombreux peuples indigènes<sup>27</sup>, le premier peuple à avoir exploré la baie en vue de la coloniser était d'origine espagnole. Cette exploration a d'ailleurs mené à la fondation, en 1776, du *Presidio*, un fort établi au nord de la péninsule de San Francisco par les conquérants afin de protéger les missions et les autres colonies de peuplement (The Presidio Trust, 2013). Passée sous la souveraineté mexicaine en 1821, ce n'est cependant qu'en 1836 que les premières habitations d'un village, le *Yerba Buena* (Port of San Francisco, 2014; Schwarzer, 2007), ont été érigées. Situées au cœur de la frange littorale, ces habitations étaient localisées à la frontière d'un rivage naturel et d'un port primitif, qui allaient d'ailleurs devenir le futur centre de commerce de la ville (Schwarzer, 2007).



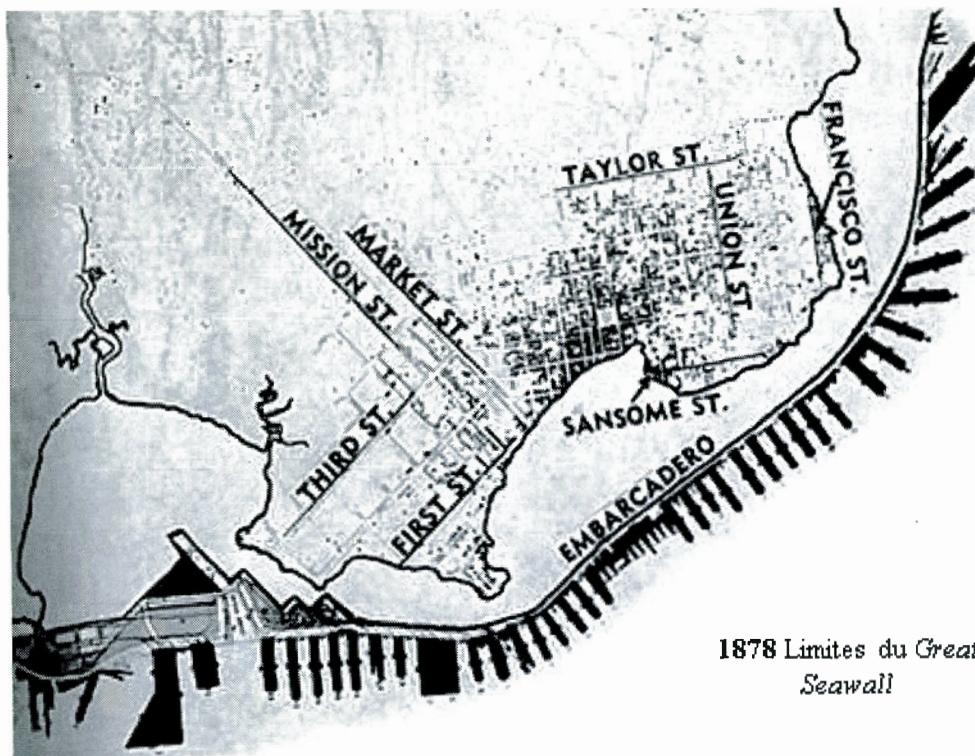
**Figure. 6.5** Vue du port primitif de San Francisco en 1846; village de *Yerba Buena*

<http://www.sfmuseum.net/hist1/yerba.html>

<sup>27</sup> Plus de 25 000 autochtones habitaient la région de la baie (Schwarzer, 2007).



Alors que peu de navires pénétraient dans la baie avant 1845, la découverte d'or en 1848 aux pieds des montagnes de la Sierra Nevada (Schwarzer, 2007) a entraîné le passage de 90 000 individus, soit approximativement 650 bateaux américains et internationaux, dans la baie de San Francisco en 1849 (Port of San Francisco, 2014). Cette découverte a ainsi impulsé une colonisation rapide de la région, passée sous l'emprise américaine en 1846 et renommée San Francisco l'année suivante (Rubin, 2011). Chiffrée à 450 personnes en 1847, la population a grimpé à 40 000 personnes en 1850 et à plus de 100 000 en 1865 (Schwarzer, 2007). Face à l'explosion du trafic maritime, le *Board of State Harbor Commissioners* (BSHC) fût mis sur pied en 1863 afin d'appuyer le commerce maritime et protéger le front d'eau de sa privatisation totale, marquant par le fait même la création du premier port de la Californie (Port of San Francisco, 2014). La première mission de cette agence s'est traduite par la création d'une digue située à 60 mètres du rivage afin de prolonger le front d'eau de la ville et d'accueillir une industrie maritime florissante et le développement urbain. D'abord délimité par ses rives naturelles, le front d'eau a donc été graduellement façonné, faisant ainsi en sorte de changer radicalement son allure, ses frontières et sa superficie.

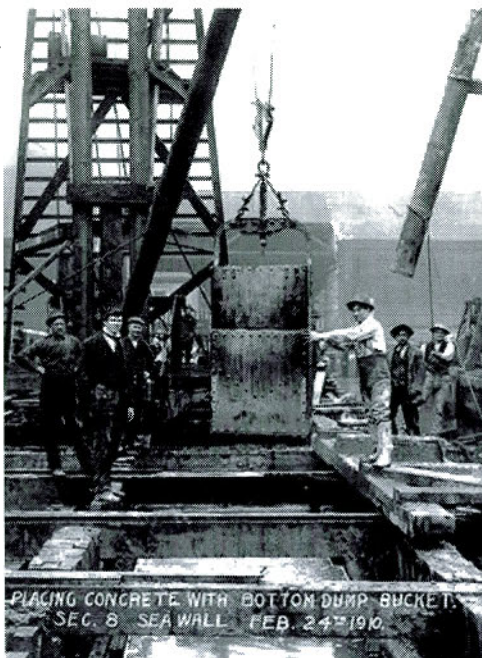


**Figure 6.6 Frontières naturelle et artificielle<sup>28</sup>**

<http://sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=4669>

En 1880, plus ou moins quatre kilomètres de digue avaient été complétés de *Fisherman's Wharf* au nord, au *China Basin Channel* au sud. Ces dernières ont engendré le recouvrement de l'ancien rivage du front d'eau et le remblai de plus de 325 hectares de terrain à l'aide de sable, de boue de la baie et de détritiques de toutes sortes (Rubin, 2011).

<sup>28</sup> La carte originale n'est pas munie d'échelle ni d'orientation.



**Figure 6.7 Construction de la digue,  
des quais et des hangars**

<http://sfport.com/index.aspx?page=22>  
74



**Figure 6.8 Construction de la digue,  
des quais et des hangars**

[http://www.sfport.com/ftp/uploadedfiles/about\\_us/divisions/planning\\_development/ch1.pdf](http://www.sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/ch1.pdf)

À la limite du nouveau front d'eau ont été greffés une multitude de quais d'accostage, ces longues structures longitudinales perpendiculaires au rivage permettant l'amarrage des navires et le débarquement de marchandises. Afin de faciliter le transport rapide des biens arrivés par voie maritime, une série de lignes de chemin de fer, le *San Francisco Belt Railroad*, a été construite en 1889. À leur apogée, les chemins de fer ont couvert plus de 105 kilomètres de piste (Port of San Francisco, 2014).



**Figure 6.9 Développement de lignes de chemin de fer**  
<http://prologispier1.com/category/the-waterfront/>

D'abord parallèles au rivage, les rails ont vite été connectés aux quais afin de rendre possibles le chargement et le déchargement des navires directement aux wagons, à l'intérieur de hangars destinés au stockage temporaire des marchandises (Rubin, 2011). Puisque les locomotives pénétraient dans ces derniers, la façade avant des hangars devait bénéficier de portes suffisamment grandes pour permettre aux trains de circuler.





**Figure 6.10 Hangars de stockage**  
<http://www.spur.org/blog/2011-05-09/port-city-today-san-franciscos-layered-waterfront-history>



**Figure 6.11 Façade avant des hangars de stockage**  
<http://sfport.com/index.aspx?page=2265>

Si les activités liées aux chemins de fer ont cessé en 1993 (Port of San Francisco, 2014), leur développement a toutefois donné naissance à l'*Embarcadero*, une promenade emblématique du front d'eau de la ville.

Together, the great seawall and the Embarcadero lend to the port its distinctive curvature and they form the spine from which San Francisco's famous piers and wharves spread out like ribs. They are the physical foundation of San Francisco's modern urban waterfront (Rubin, 2011, p. 42).

Influencés par le *City Beautiful Movement*, un mouvement architectural et urbanistique développé dans les années 1900 aux États-Unis (R. Corbett, 2007), les architectes ont voulu doter les structures maritimes utilitaires d'une façade architecturale monumentale dans l'idée de créer un environnement bâti pouvant inspirer la fierté civique (Port of San Francisco, 2011), tout en permettant au front

d'eau d'être plus attractif (R. Corbett, 2007). En 1916, les *bulkhead building*<sup>29</sup>, ces imposantes structures néoclassiques composées d'une arche centrale de huit à 11 mètres de hauteur et utilisées comme espaces de stockage pour certains types d'équipements ou comme espaces de bureaux liés au commerce maritime, ont ainsi fait leur apparition à San Francisco (Tim Kelley Consulting, 2014). Alors que le premier d'entre eux a été érigé au *Pier 35* dans *Fisherman's Wharf*, ces derniers se sont toutefois vite répandus le long du front d'eau de la ville, devenant par le fait même des figures emblématiques de l'*Embarcadero* (SPUR, 2007). Ils sont d'ailleurs aujourd'hui inscrits, tout comme l'ensemble des quais du front d'eau, au *National Register of Historic Places*, une liste officielle dressée par un organisme gouvernemental chargé d'identifier, d'évaluer et de protéger les ressources historiques et archéologiques des États-Unis (National Register of Historic Places, 2014).



**Figure 6.12 Bâtiments de façade**  
<http://prologispier1.com/category/the-building/>

<sup>29</sup> Puisqu'aucun mot français n'a été recensé pour traduire le terme anglais, les *bulkhead building* seront ainsi nommés « bâtiments de façade ».



Reliés entre eux par d'autres édifices, les bâtiments de façade ont toutefois engendré la création d'un véritable mur qui a contribué à former les premières coupures spatiale, visuelle, mais aussi émotionnelle entre les quais traditionnels et la ville : « the working waterfront was gradually sealed off behind a wall of historicist imagery » (Tim Kelley Consulting, 2014, n.p.<sup>30</sup>). Les activités du port, quoique masquées derrière cet obstacle, sont tout de même demeurées florissantes et prospères, le port de San Francisco étant devenu, au tournant du vingtième siècle, le centre de commerce international de la côte Ouest américaine (Port of San Francisco, 2014; Rubin, 2011). Si le port a profité de la croissance économique générée par l'avènement de la Deuxième Guerre mondiale<sup>31</sup>, ce dernier n'a toutefois pas été en mesure de retrouver son niveau d'activités des décennies précédentes. Malgré la baisse du trafic de marchandises et la dégénérescence graduelle de certains quais traditionnels, le front d'eau demeurait tout de même un espace fortement animé dans les années 1950, puisqu'il constituait encore un lieu de travail important :

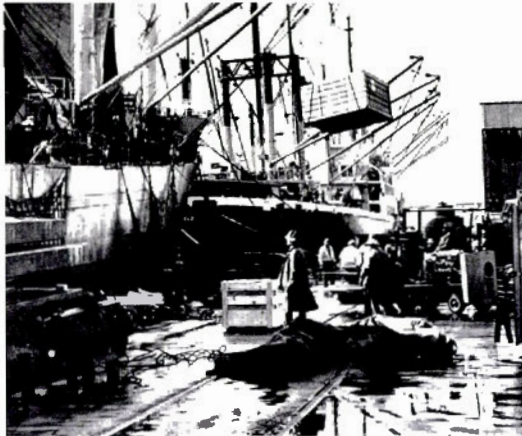
Even before eight o'clock wail siren [...], the Embarcadero comes violently to life. The waterfront was a cacophony of sounds coming from foghorns, locomotives, passenger ships, ferries, and stevedores; it smelled of saltwater, engine oil, copra, coffee, and other pungent odors issuing from sacks and pallets piled with boxes. Such an engagement of the senses was joined by a mass of movement (Rubin, 2011, p. 43).

Le port a cependant poursuivi sa chute avec l'arrivée des procédés de conteneurisation dans les années 1960 (Rubin, 2011), qui ont contribué à affecter dramatiquement ses opérations.

---

<sup>30</sup> N.p. : non paginé

<sup>31</sup> Le port, en tant que principal point de départ des soldats vers le Pacifique, s'est vite transformé en port d'embarquement, fournissant personnel et matériel pour l'armée (Port of San Francisco, 2014).



**Figure 6.13 Méthode de transbordement traditionnelle**  
<http://libcom.org/library/effects-automation-lives-longshoremen>



**Figure 6.14 Méthode de transbordement moderne**  
[http://foundsf.org/index.php?title=Why\\_the\\_1971-72\\_ILWU\\_Strike\\_Failed](http://foundsf.org/index.php?title=Why_the_1971-72_ILWU_Strike_Failed)

#### 6.1.2 Un déclin rapide et subi

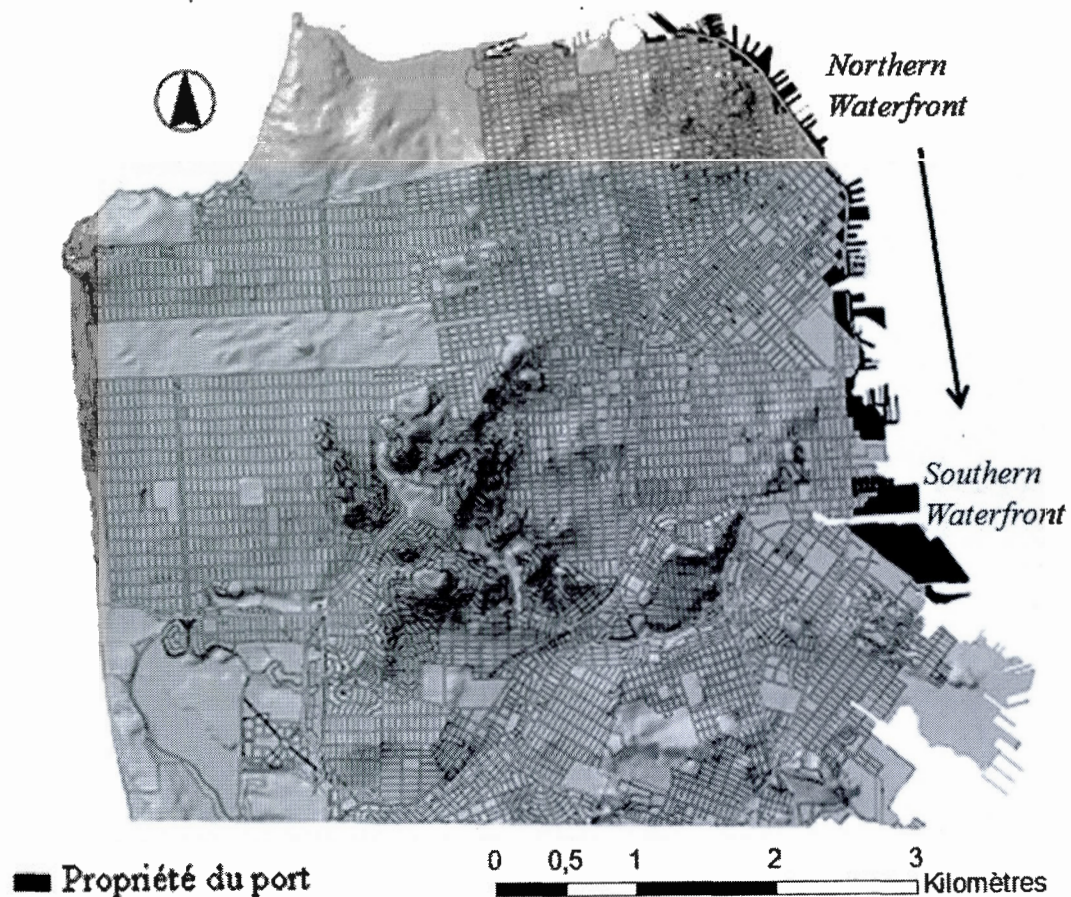
Malgré les eaux naturellement profondes de la baie, les milliers de mètres carrés d'espace de stockage couvert et la forte présence de lignes de chemin de fer (Port of San Francisco, 2014), le port traditionnel n'a pas été en mesure de s'adapter à la révolution rapide des transports maritimes, qui nécessitait une reconfiguration des installations sur des superficies beaucoup plus grandes ainsi que des équipements spécialisés et extrêmement coûteux. La montée en puissance du port d'Oakland, situé de l'autre côté de la baie, ainsi que l'investissement tardif de San Francisco dans les procédés de conteneurisation ont ainsi engendré le déclassement des activités maritimes et industrielles plus anciennes qui avaient dominées la bordure nord du front de mer. En plus de l'adaptation tardive du port face aux nouvelles techniques de manutention des marchandises, le déclassement de ces activités coïncide également avec la transformation et la réorientation graduelles de l'économie de la ville vers le secteur des services, de la finance, des assurances et de l'immobilier (Rubin, 2011).

**Tableau 6.1 Nombre d'établissements localisés au centre-ville par secteur d'activité**

	<b>1953</b>	<b>1961</b>	<b>Taux de croissance/décroissance (%)</b>
<b>Fabrication</b>	310	215	- 30,3
<b>Entreposage</b>	2 363	1961	-16,6
<b>Restauration</b>	843	904	+7,2
<b>Services</b>	1 641	1853	+12,9

Rubin (2011) adapté par Marilyne Gaudette (2014)

Dans ce contexte, une très forte pression pour la demande d'espace dans le centre financier de San Francisco s'est développée au milieu des années 1950. La hausse des valeurs foncières a donc également été responsable du déplacement des activités industrielles et maritimes vers des terrains moins coûteux, au sud du front d'eau (Rubin, 2011).



**Figure 6.15 Déplacement des activités maritimes industrielles vers le sud du front d'eau à partir des années 1960**

Rubin (2003), modifiée par Marilyne Gaudette (2014)

Débuté dès les années 1950 dans le *Northern Waterfront*, le déclin des activités portuaires s'est pleinement réalisé au milieu des années 1960 (Rubin, 2003). « The hubbub of activity that had defined the waterfront for years dissipated quite quickly, and the various sounds, and smells that had piqued imaginations fast faded along with it » (Rubin, 2011, p. 42). « Instead of the bustling harbor that once characterized San



Francisco, today's Port is a collection of underused, aging and deteriorating maritime facilities that separate the city from the Bay » (SPUR, 2007, n.p.<sup>32</sup>).



**Figure 6.16 Quai non sécuritaire**

<http://www.spur.org/publications/spur-report/2007-06-01/hard-choices-port-san-francisco>

Si le déplacement des activités maritimes a laissé des structures détériorées, il a toutefois contribué à libérer l'espace pour le développement d'opérations de revalorisation urbaine afin de rendre le rivage et les quais accessibles aux populations, contribuer à la vitalité économique de la ville et ainsi renouer les liens entre la ville et son front d'eau. En tant que pionnière de ces opérations, San Francisco a vu de petits projets de requalification urbaine se mettre peu à peu en place dès les années 1960, pour ensuite se développer davantage dans les années 1970 et

---

<sup>32</sup> N.p. : non paginé

1980 dans le secteur de *Fisherman's Wharf* (Rubin, 2011). Alors que des équipements culturels et récréatifs, largement orientés vers une logique de développement touristique, ont pris place dans des édifices reconvertis et sur certains quais dans cette portion du front d'eau, un projet de réhabilitation historique a quant à lui caractérisé la transformation qu'a connue le secteur du *Ferry Building* dans les années 2000<sup>33</sup>. Le début du millénaire a également été caractérisé par deux projets d'envergure dans la partie centrale du front d'eau, soit l'ouverture du stade de baseball des Giants (*AT&T Park*) à *South Beach*, et par le développement actuel du campus médical de la *State University of California*, dans *Mission Bay*.



**Figure 6.17 Stade de baseball des *Giants* de San Francisco**  
<http://sanfrancisco.giants.mlb.com/sf/ballpark/giantsenterprises/about.jsp>

---

<sup>33</sup> Les projets seront détaillés plus en profondeur dans les pages suivantes.





**Figure 6.18 Campus médical de l'Université de Californie à San Francisco**

<http://www.ucsf.edu/locations/mission-bay>



**Figure 6.19 Campus médical de l'Université de Californie à San Francisco**

<http://www.ucsf.edu/locations/mission-bay>

Les opérations de revalorisation du front d'eau, d'abord globalement déconnectées du reste de la ville, puisque destinées à une clientèle largement touristique, se sont par la suite réorientées, pour prendre une tout autre tangente (Rubin, 2011). Graduellement, les autorités urbaines et portuaires ont cherché à rendre les berges utilisables et accessibles pour le plus grand nombre en vue de favoriser la réinsertion urbaine des espaces situés sur le rivage et du coup, encourager la réappropriation des berges par les citoyens. « Reuniting the city with its waterfront » (Port of San Francisco, 2004b, p. 31) est ainsi, depuis une dizaine d'années, l'objectif global des responsables de la division de l'aménagement du port, dont l'atteinte repose sur sept objectifs secondaires :

- A Working Waterfront
  - A Revitalized Port
  - A Diversity of Activities and People
  - Access To and Along the Waterfront
  - An Evolving Waterfront, Mindful of its Past and Future
  - Urban Design Worthy of the Waterfront Setting
  - Economic Access the Reflects the Diversity of San Francisco
- (Port of San Francisco, 2004b, p. 30).

Développés en 2004 à la suite de la mise en place du *Waterfront Land Use Plan*, un plan d'ensemble pour la revalorisation et la requalification du front d'eau, ces objectifs guident ainsi les opérations d'aménagement depuis le début du millénaire. Le projet de *Fisherman's Wharf*, développé il y a approximativement 40 ans, a en ce sens connu des ajustements notables.

## 6.2 La transformation du secteur de *Fisherman's Wharf*

S'étendant d'*Aquatic Park* au *Pier 39* (Port of San Francisco, 2009a), le secteur de *Fisherman's Wharf* a connu, au cours des années 1980, une transformation partielle de ses fonctions et de sa morphologie, pour être aujourd'hui caractérisé par un amalgame d'activités maritime, récréative, commerciale et une destination touristique de classe mondiale.

Siège de l'industrie de la pêche à San Francisco, le secteur a été marqué, depuis sa fondation, par la forte présence de pêcheurs qui, depuis des générations déjà, se transmettent les savoirs et les traditions familiales liés à la pêche du poisson et à son commerce.



**Figure 6.20 Activités des pêcheurs dans les années 1920**

[http://foundsf.org/index.php?title=Fisherman's\\_Wharf](http://foundsf.org/index.php?title=Fisherman's_Wharf)



**Figure 6.21 Activités des pêcheurs dans les années 1920**

[http://foundsf.org/index.php?title=Fisherman's\\_Wharf](http://foundsf.org/index.php?title=Fisherman's_Wharf)

Colonisé par des immigrants italiens en provenance de Gênes et de Sicile lors de l'époque de la ruée vers l'or, le secteur de *Fisherman's Wharf*, anciennement nommé le *Italy Harbor*, est encore aujourd'hui fortement marqué par leur présence (San Francisco Fisherman's Wharf, 2012). Si leur occupation a donné naissance à *North Beach*, un quartier italien vibrant et animé localisé à proximité immédiate du secteur, leur présence est également remarquable à travers le nom des commerces. En plus de pêcher, plusieurs familles italiennes pionnières de cette industrie se sont en effet lancées dans la vente de leurs produits et bien vite, leurs petits commerces extérieurs se sont transformés en restaurants, dont plusieurs portent encore aujourd'hui le nom de famille d'origine. Depuis les 25 dernières années, plusieurs restaurants ont été établis et mettent même en vedette le chaudron fumant traditionnel devant leur lieu de travail (San Francisco Fisherman's Wharf, 2012).





**Figure 6.22 Stands traditionnels**  
<http://sfport.com/index.aspx?page=2275>



**Figure 6.23 Stands traditionnels**  
<http://fishermanswharf.org/upload/history/12.pdf>



**Figure 6.24 Stand moderne**  
<http://www.sfgate.com/bayarea/article/Crab-season-gets-cracking-Hefty-hauls-good-2770483.php#photo-2198346>

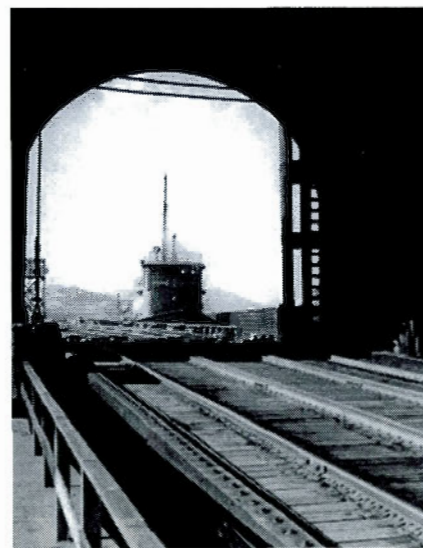
Pêché depuis les années 1840, le *Dugeness Crab* est devenu, avec le temps, le symbole de *Fisherman's Wharf*. L'ouverture de la saison de sa pêche à la mi-novembre marque le début des festivités, qui se poursuivent tous les ans jusqu'à la fin juin. Ces dernières attirent par ailleurs des milliers de touristes internationaux. Or, plus qu'une attraction touristique et culturelle, la pêche est une activité économique essentielle qui assure la survie de plusieurs familles de pêcheurs et qui a participé, pendant plus de 100 ans, à l'essor économique de la ville (San Francisco Fisherman's Wharf, 2012).

En plus des activités liées à l'industrie de la pêche, le secteur était également une zone industrielle très animée. Transitant par le *Ferry Arch*, la marchandise arrivée par *ferry* était déchargée et rechargée dans des wagons qui redistribuaient ensuite les biens dans la ville ou vers des sites localisés au pourtour de la métropole en pleine expansion.



**Figure 6.25 Zone industrielle, *Ferry Arch***

<http://fishermanswharf.org/upload/history/23.pdf>



**Figure 6.26 Zone industrielle, *Ferry Arch***

<http://fishermanswharf.org/upload/history/23.pdf>

Déjà populaire auprès des visiteurs pour son célèbre crabe dans les années 1930 et 1940 (Rubin, 2011), le secteur était, plus que les autres portions du front d'eau, une zone en transition dans les années 1950. Encore axé sur le commerce et la transformation du poisson, *Fisherman's Wharf* allait toutefois graduellement changer de statut pour ainsi devenir la destination touristique de renommée mondiale d'aujourd'hui.

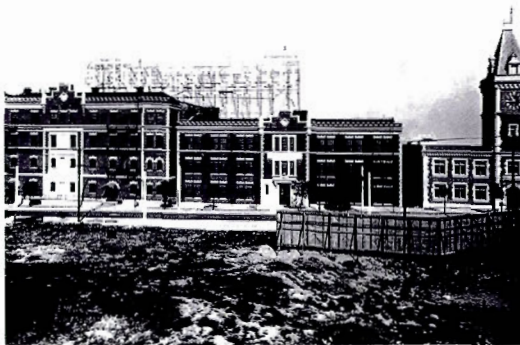
### 6.2.1 Un secteur en transition et les prémisses du divertissement

Frappé de plein fouet par la crise enclenchée par les avancées technologiques en matière de transport maritime, *Fisherman's Wharf* a progressivement vu certains de ses quais et entrepôts se désertier et se détériorer. Le lieu de travail industriel et commercial très animé qu'incarnait autrefois *Fisherman's Wharf* était ainsi en perte de vitesse. Caractérisé par « a mix of warehouses, machine shops, iron works, chandlers, fueling stations, marine and shipping suppliers, and marine engineering and boat maintenance services [...] and some of the restaurants [...] among these business » (Rubin, 2011, p. 47) avant les années 1950, le secteur a peu à peu été envahi par des activités commerciales plus générales ainsi que par les activités touristiques dans les années 1960. Si le Port a dans un premier temps tenté de sauver l'industrie de la pêche et de protéger le secteur d'un envahissement progressif de boutiques et d'hôtels pour ainsi éviter sa transformation touristique complète, il a graduellement perçu, dans l'implantation de ces nouvelles formes d'occupation du sol, une façon de compenser la chute de l'industrie maritime traditionnelle, tout en redonnant au secteur une certaine vitalité. La fin des années 1960 et la décennie 1970 ont été marquées par le développement de nombreux projets commerciaux et touristiques, qui ont contribué à consolider, de façon définitive, la prédominance des nouvelles vocations du secteur.



### 6.2.2 La reconversion des occupations traditionnelles à des fins commerciales et ludiques

En 1967, la vieille fabrique de chocolat construite par Dominico Ghirardelli (Bonneville, 1986) a lancé la voie à la restauration d'édifices industriels historiques. Menée par les architectes Wurster, Bernardi et Emmons (Dinkelspiel Cerny, 2007), la reconversion de l'édifice en complexe commercial intérieur et extérieur de trois étages comprenant commerces divers, restaurants, bureaux ainsi qu'un théâtre, a été suivi par la restauration de la conserverie *Del Monte Fruit Company* en 1968 par la société *Joseph Estherik and Associates* (Bonneville, 1986). Reconvertie pour y accueillir commerces, restaurants et cafés, elle accueille également, depuis 2003, l'hôtel *the Argonaut* (R. Corbett, 2007; Rubin, 2003). Si le *Ghirardelli Square* est le deuxième lieu le plus visité de *Fisherman's Wharf* après le *Pier 39*, *The Cannery* se retrouve quant à elle à la troisième position du classement (San Francisco Planning Department, 2010a).



**Figure 6.27 Transformation du  
*Ghirardelli Square***

[http://foundsf.org/index.php?title=Ghirardelli\\_Square](http://foundsf.org/index.php?title=Ghirardelli_Square)



**Figure 6.28 Transformation du  
*Ghirardelli Square***

Photo par l'auteure, 2013



**Figure 6.29 Transformation de *The Cannery***

<http://www.sfgate.com/bayarea/article/Del-Monte-reclaims-Cannery-Historic-site-will-2689827.php#photo-2161592>



**Figures 6.30 Transformation de *The Cannery***

Photo par l'auteure, 2013

Suivant ces projets de reconversion, un musée de la cire, mis sur pied par Thomas Fong, a également pris place, en 1963, dans un ancien entrepôt de transformation du poulet (Wax Museum, 2013). Si ce dernier a fermé ses portes en 2013, son ouverture a toutefois ouvert la voie à un autre angle de l'industrie du divertissement. Le musée *Ripley, Believe It or Not* a également ouvert ses portes à quelques pas du *Wax Museum*, sur la rue Jefferson, et est d'ailleurs toujours en fonction.



**Figure 6.31 Wax Museum**  
<http://gocalifornia.about.com/od/casfmenu/ig/Fisherman-s-Wharf-Pictures/Wax-Museum.htm>



**Figure 6.32 Ripley, Believe it or Not! Museum**  
<http://www.inetours.com/Pages/SF-photos/Wharf/Ripleys.html>

Toujours dans l'idée de transformer cette partie du front d'eau en un lieu de consommation accrue, *The Anchorage*, un complexe commercial et hôtelier de 20 000 mètres carrés, a en ce sens été développé à la fin des années 1970 (Rubin, 2011).



**Figure 6.33 The Anchorage**  
<http://www.anchoragesquare.com/>





**Figure 6.34 *The Anchorage***  
<http://www.panoramio.com/photo/30203409>

Ce n'est toutefois qu'à la fin de cette décennie que les activités de consommation atteindront leur paroxysme, avec le réaménagement du *Pier 39* en village commercial.

### 6.2.3 Le projet du Pier 39 : Festival Market Place

Financé par un entrepreneur local nommé Warren Simmons grâce à la vente de sa chaîne de restaurants *Tia Maria Mexican Restaurants* (Rubin, 2003), le projet a été appuyé par la Chambre de Commerce de San Francisco, la *Boating Community*, les professionnels du milieu de l'immobilier et le *Board of State Harbor Commissioners*,

tous désespérés de raviver la partie nord du front d'eau (Rubin, 2011). Imaginé par *Walker & Moody* (R. Corbett, 2007), le projet proposait la requalification du *Pier 39*, l'un des quais de déchargement et d'entreposage de *Fisherman's Wharf* en fonction depuis 1914. Il était d'ailleurs le seul quai encore fonctionnel au milieu des années 1970. Les transformations initiées par la mise en chantier, débutée en 1976 (R. Corbett, 2007), ont engendré la démolition des structures et du hangar de stockage, pour faire place au développement d'usages alternatifs, majoritairement non maritimes : implantation de cinq acres d'espace ouvert, d'une promenade, de plusieurs restaurants, dont certains à thématique maritime, de plus de 100 boutiques spécialisées, d'éléments emblématiques de parcs d'attractions dont un carrousel et des trampolines, d'une marina de 350 places ainsi que d'un parc de stationnement étagé à de 1000 espaces (Rubin, 2003). Ouvert au public depuis octobre 1978 (R. Corbett, 2007), le site est encore aujourd'hui caractérisé par ce type d'installations et d'infrastructures.



**Figure 6.35 Pier 39**

[http://www.vazyvite.com/html/ouest/cal\\_sf\\_centre.htm](http://www.vazyvite.com/html/ouest/cal_sf_centre.htm)

Comme plusieurs autres espaces portuaires américains, le *Pier 39* a été requalifié en fonction d'un modèle nord-américain né du secteur privé dans les années 1970 et diffusé par la *Rouse Company* : le *Festival Market Place* (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994; Gravari-Barbas, 1998; Vermeersch, 1998). Caractérisé par un lieu de chalandise sophistiqué ouvert aux populations urbaines et aux touristes, ce type de développement se distingue plus particulièrement par :

un ensemble de boutiques spécialisées (artisanat, curiosités, magasins « ethniques ») et de restauration rapide de petite taille, non franchisées, réunies dans un ou plusieurs bâtiments, situé sur le front d'eau. Outre la fonction commerciale dominante, des activités ludiques ou culturelles y sont localisées et des *happenings* y ont lieu régulièrement (Gravari-Barbas, 1998, p. 262-263).





**Figure 6.36 Pier 39**

<http://leolaksi.files.wordpress.com/2009/05/fishwharfsunrisepier39yellowandleft.jpg>



**Figure 6.37 Pier 39**

Photo par l'auteure, mars 2013



**Figure 6.38 Pier 39**

[http://www.villamarinelifestylescalifornia.com/page/Northern\\_California\\_Theme\\_Parks](http://www.villamarinelifestylescalifornia.com/page/Northern_California_Theme_Parks)

L'idée générale des *Festival Market Place* étant de recréer une atmosphère urbaine sur le front d'eau maintenant déserté, cette formule, appliquée d'une façon semblable

à San Diego, Boston ou encore Baltimore, visait principalement à faire de *Fisherman's Wharf* une destination touristique de renommée mondiale (Vermeersch, 1998).

Si le concept de *Festival Market Place* a d'abord été circonscrit au *Pier 39*, il s'est toutefois vite répandu à d'autres portions du secteur de *Fisherman's Wharf*. Alors qu'un aquarium a été construit quelque temps après l'ouverture du *Pier 39*, des hôtels et des musées, dont le *National Maritime Museum* et le musée mécanique, qui présentent respectivement des maquettes de navires historiques et une collection d'instruments et d'engins antiques de toutes sortes, ont ouvert leurs portes.



**Figure 6.39 Aquarium of the Bay**  
<http://www.panoramio.com/photo/11156086>



**Figure 6.40 National Maritime Museum**  
Photo par l'auteure, 2013



**Figure 6.41 Musée mécanique**  
Photo par l'auteure, 2013

Le musée maritime, de style Art déco (San Francisco Planning Department, 2010a), fait d'ailleurs partie, depuis 1978, du *San Francisco Maritime National Historic Park*, un parc comprenant également une bibliothèque d'archives et un centre d'information touristique localisés au rez-de-chaussée de l'ancienne *Del Monte Cannery* (Dinkelspiel Cerny, 2007) ainsi qu'une flotte de vieux navires exposés au *Hyde Street Pier*. Construit en 1922 par la *Golden Gate Ferry Company* (Dinkelspiel Cerny, 2007), cet ancien lieu de transit de passagers offre maintenant la plus grande concentration de navires historiques des États-Unis (Rubin, 2003). Ensemble, ces attractions dressent l'histoire de la vie maritime et industrielle du secteur.





**Figure 6.42** *Hyde Street Pier*

[http://en.wikipedia.org/wiki/San\\_Francisco\\_Maritime\\_National\\_Historical\\_Park](http://en.wikipedia.org/wiki/San_Francisco_Maritime_National_Historical_Park)

Le développement de ces attractions a mené à la mise sur pied d'une série de restaurants ludiques, dont le *Rain Forest Cafe*, un centre de divertissement et un restaurant recréant la forêt tropicale avec ses cascades, sa végétation luxuriante et ses créatures indigènes (Rain Forest Cafe, 2013).



**Figure 6.43 Rain Forest Cafe**  
<http://www.panoramio.com/photo/11183176>

La combinaison de ces équipements et infrastructures a fait du secteur de *Fisherman's Wharf* une destination touristique de renommée mondiale (Vermeersch, 1998; Gravari-Barbas, 1998; Rubin, 2003). Le *Pier 39* attire d'ailleurs plus de visiteurs par année que tous les autres sites touristiques californiens, excluant *Disney Land* (Rubin, 2003). Face au succès des projets, le port s'est toutefois inquiété « du risque d'hypertrophie commerciale et du manque de diversité des fonctions, qui risqueraient de conduire à terme à la suppression des activités de pêche si on ne freinait pas ce mouvement » (Bonneville, 1986, p. 661). Déjà suréquipé en commerces et activités récréatives, le port s'est ainsi orienté vers le renouvellement et la modernisation de ses équipements spécialisés afin d'éviter l'empiètement progressif des commerces sur les entrepôts et les installations techniques.

#### 6.2.4 Le soutien de l'industrie de la pêche

Parallèlement au soutien des activités à haute rentabilité économique liées à l'industrie touristique, le port a aussi cherché à maintenir ses fonctions de production traditionnelles se rattachant notamment à la pêche du poisson, à sa transformation, à son cannage et sa préparation (Rubin, 2003). En plus des efforts qui ont été faits afin de réinvestir dans cette industrie en difficulté depuis quelques décennies, un événement majeur et inattendu a contribué à lui redonner vie. En effet, alors que le projet de Warren Simmons était vu comme un moyen de générer des revenus pour aider le port à maintenir, de façon partielle, ses opérations et à moderniser ses infrastructures maritimes (Rubin, 2003), le tremblement de terre de 1989, qui a engendré énormément de dommages sur les terrains du port, a également été une occasion de réinvestir le financement et les fonds versés par l'État et le fédéral pour la reconstruction dans cette industrie (Rubin, 2003). Deux nouveaux entrepôts ont d'ailleurs été construits sur le *Pier 45*, l'un des quais les plus massifs du front d'eau, édifié entre 1900 et 1928 (Bonneville, 1986). Les quatre entrepôts de style Art Deco (Dinkelspiel Cerny, 2007) accueillent aujourd'hui des ouvriers, des marchands et des distributeurs, faisant ainsi en sorte de redonner au secteur son statut et sa place au peloton de tête des plus grands producteurs et distributeurs de poissons de la côte ouest (Rubin, 2003). Approximativement 18 millions de livres de crabes, saumons, harengs, crevettes, calmars, ormeaux, maquereaux et flétans transitent par *Fisherman's Wharf* chaque année (Rubin, 2003). En outre, les activités maritimes traditionnelles se concentrent donc dans le cœur historique du secteur, soit plus particulièrement dans la section nord de *Jefferson Street*, sur la face ouest des quais 45 et 47 (San Francisco Planning Department, 2010a).



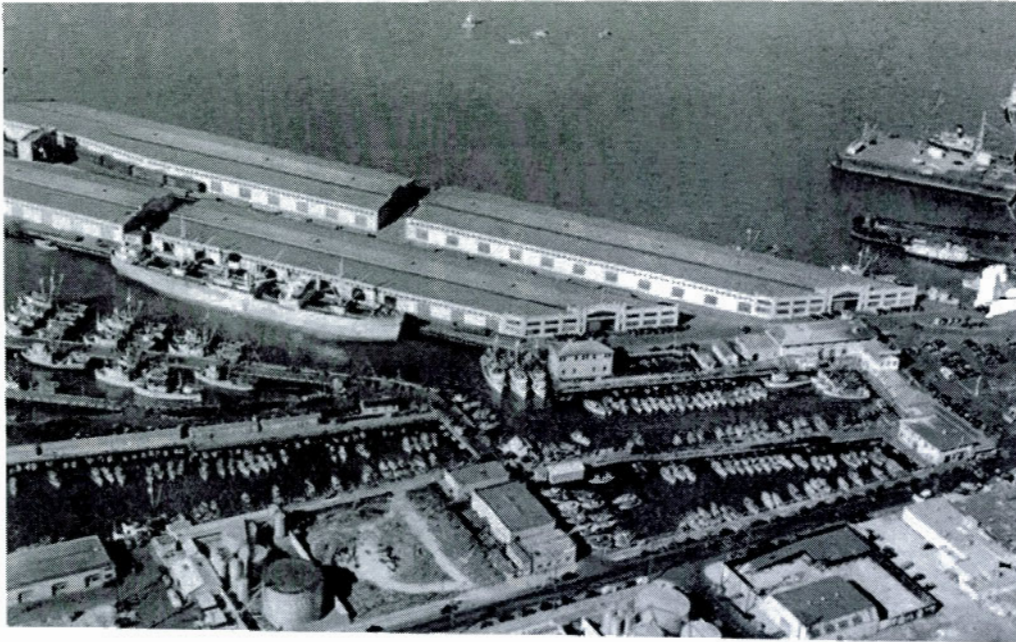


FIGURE 32. Fisherman's Wharf, San Francisco. Crab boats in the two basins to the right. Salmon trawlers in the basin to the lower left. Lower left corner is the "foot of Leavenworth" street where trawlers deliver. Purse seine boats moored at left center. Photograph in 1952, courtesy of the San Francisco Harbor Commission.

**Figure 6.44 Pier 45, Fish Alley et Jefferson Street**

[http://content.cdlib.org/view?docId=kt667nb1cg&chunk.id=d0e1620&brand=calisphere&doc.view=entire\\_text](http://content.cdlib.org/view?docId=kt667nb1cg&chunk.id=d0e1620&brand=calisphere&doc.view=entire_text)

Le soutien de l'industrie de la pêche a également mené au maintien et à la protection des activités connexes, attendu que ces dernières génèrent elles aussi d'importants revenus. Les réinvestissements ont donc permis aux restaurants de fruits de mer locaux de prendre place dans des entrepôts reconvertis. Leur relocalisation dans de nouvelles installations a par ailleurs fait en sorte de leur donner une certaine visibilité. Appartenant pour la plupart aux familles italiennes pionnières de l'industrie (Alioto, Sabella et Grotto), ces restaurants, véritables institutions du secteur, marquent et dominant encore aujourd'hui le secteur de *Fisherman's Wharf* (FoundSF, 2013).

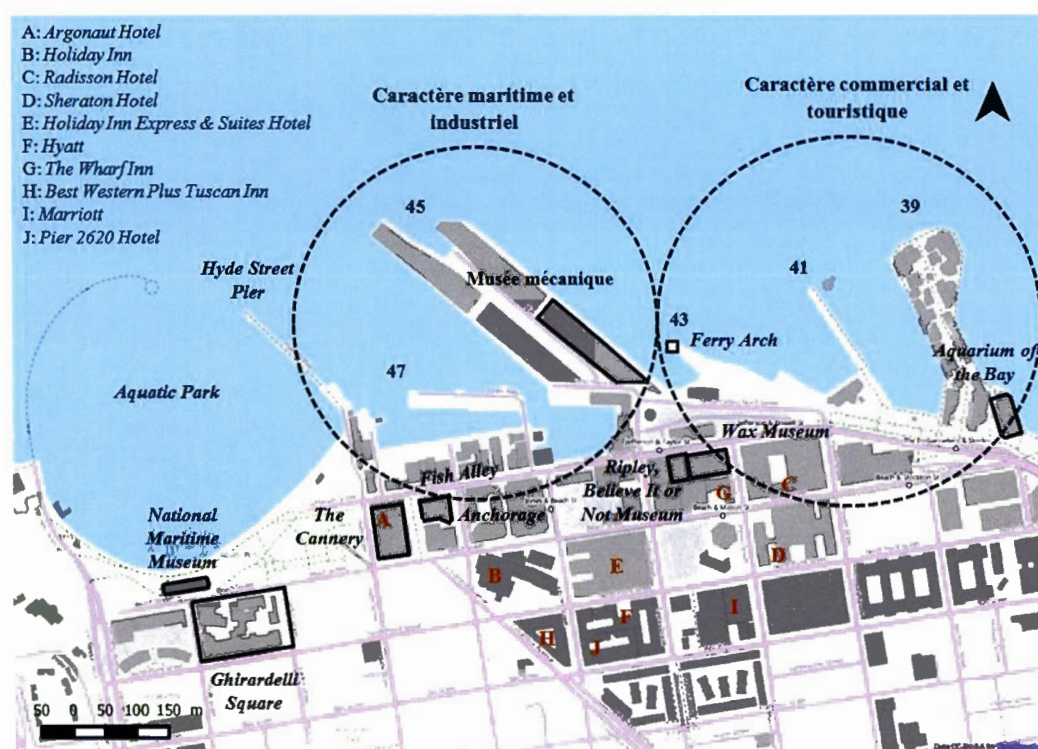


**Figure 6.45 Restaurants *Alioto's* et *Fishermens's Grotto***  
<http://leolaksi.files.wordpress.com/2009/05/fishwharfsunrisealiotos.jpg>

En somme, l'amalgame d'installations touristiques, culturelles et récréatives, mais aussi maritimes et industrielles a fait en sorte de renouveler, voire de métamorphoser le secteur. Les projets, en misant sur la situation géographique de *Fisherman's Wharf*, ont ainsi fortement exploité le thème maritime via sa mise en scène fantaisiste et ludique. Si certains éléments architecturaux, dont les quais d'accostage (*Pier 39, 41, 43, 45, 47*) et quelques bâtiments historiques (*Ferry Arch*, entrepôts du *Pier 45* et du *Fish Alley*) nous rappellent le fort héritage industriel et maritime du secteur, la plupart d'entre eux ont toutefois été reconvertis à des fins commerciales.

Tous ces projets ont mené au changement de l'environnement immédiat du *Wharf* puisque des aménagements connexes ont été mis sur pied afin d'accueillir la

venue d'un large public : mise en place d'un terminus de *cable car*<sup>34</sup>, aménagement d'espaces verts et publics, expansion de l'accès piétonnier et augmentation du nombre de stationnements disponibles (Rubin, 2003). Les projets développés dans le secteur de *Fisherman's Wharf* et en dehors de ses limites immédiates ont ainsi grandement influencé la dynamique et le développement du quartier situé à proximité.



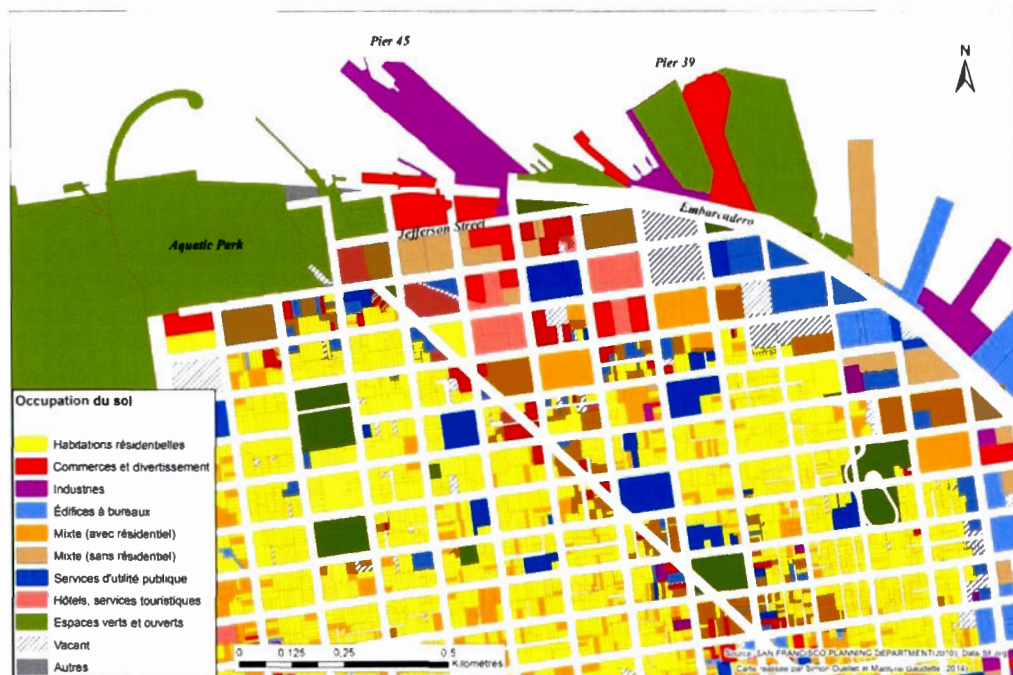
**Figure 6.46** Principales attractions et dynamiques à l'œuvre dans le secteur de *Fisherman's Wharf*  
 Marilyne Gaudette, 2014

<sup>34</sup> Un *cable car* est un véhicule sur rails de tramway tiré par un câble.



### 6.2.5 Réalités à l'échelle locale : le quartier d'insertion

Du point de vue de l'occupation du sol, on constate le débordement notable des activités liées au secteur de *Fisherman's Wharf* dans son principal quartier d'insertion, *North Beach*.



**Figure 6.47 Occupation du sol du secteur de *Fisherman's Wharf***  
Marilyne Gaudette, 2014

Les fonctions commerciales et touristiques, soit l'ensemble des commerces, restaurants, hôtels et différents services destinés aux touristes, se noient en effet peu à peu dans les complexes d'habitations, plus particulièrement dans la partie centrale de *Fisherman's Wharf*. Ces dernières sont d'ailleurs peu présentes dans le secteur, mis à part à proximité immédiate d'*Aquatic Park*. Derrière la portion commerciale et touristique de la frange littorale s'insèrent graduellement des complexes d'habitations à logement multiples de moyenne densité dans le quartier de *North Beach*. Localisé

dans la vallée formée par la présence des collines de *Russian Hill* à l'ouest et de *Telegraph Hill* à l'est, le quartier est délimité par le *Financial District* au sud de *Broadway Street*, le *China Town* au sud-ouest de *Colombus Avenue* et par le secteur de *Fisherman's Wharf* au nord (San Francisco Planning Department, 2011b).



**Figure 6.48 Délimitation du quartier de *North Beach***  
Marilyne Gaudette, 2014

À la fois résidentiel et commercial, *North Beach* est un quartier vivant à forte identité italienne (Schwarzer, 2007), où l'on retrouve des services de proximité (épicerie, pharmacies, etc.), des restaurants, des bars, des boutiques spécialisées et des hôtels. Si, au départ, les services du quartier étaient davantage orientés pour répondre aux besoins des résidents, ces derniers se sont peu à peu adaptés à un plus large



public : « The balance between neighborhood-serving convenience stores and Citywide specialty businesses has shifted, as convenience stores have been replaced by restaurants and bars » (San Francisco Planning Department, 2013, p. 3). Même si la plupart des commerces italiens ont disparu depuis les années 1970, le quartier continue toutefois d'offrir des épiceries fines, des restaurants ainsi que des cafés typiquement italiens (Yenne, 1998).

Malgré le fait que le quartier soit devenu une destination populaire auprès des touristes et un haut-lieu de la vie nocturne, *North Beach* demeure tout de même un secteur prisé pour y résider. Établie à 14 860 personnes en 2011 (San Francisco Planning Department, 2011b), la population du quartier réside dans les 8 950 habitations du secteur. 44% des logements sont d'ailleurs localisés dans des complexes de plus de 20 unités, tandis que 27% d'entre eux prennent place dans des habitations de deux à quatre unités. Majoritairement construits en 1956, ces logements, dont la valeur moyenne gravite autour de 844 444\$, sont occupés à 79% par des locataires. 14% de ces derniers demeurent vacants (San Francisco Planning Department, 2011b). D'un point de vue sociodémographique, on constate une influence notable du *Chinatown*, dans la mesure où 37% de la population de *North Beach* est d'origine asiatique, tandis que 54% de la population est de race blanche. 33% des résidents sont d'ailleurs nés à l'étranger. La moyenne de revenu des ménages s'élève à 70 067\$ tandis que la moyenne par habitant se situe quant à elle à 57 906\$. 5% des résidents sont toutefois sans emploi et 12% d'entre eux vivent sous le seuil de la pauvreté.

Face à l'adoption d'un projet de requalification touristique et commerciale en rupture quasi totale avec la dynamique du quartier localisé à proximité et les fonctions antérieures du secteur (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994), un désir de renouvellement des objectifs d'aménagement se fit sentir dès les années 1990.

### 6.2.6 La nécessité d'un nouveau modèle de réaménagement

La transformation de certains quais en haut-lieu de commerce et d'animation a tôt fait de déplaire aux locaux, plus particulièrement aux riverains du secteur de *Fisherman's Wharf*. Si le projet phare du *Pier 39* a tenté d'exploiter le caractère maritime et le passé portuaire du secteur, il l'a toutefois fait de façon superficielle, aseptisée et idéalisée. Ainsi, « plus que la mise en valeur du patrimoine, c'est l'exploitation de l'image du passé qui [a prévalu] » (Gravari-Barbas, 1998, p. 268). En reniant de façon partielle la richesse du patrimoine historique liée à l'industrie de la pêche et aux activités portuaires en vue d'adapter le projet à un certain type de clientèle, ce dernier a ainsi soulevé de nombreuses critiques, oppositions et craintes de la part du public : ce type de développement allait-il éventuellement se généraliser à l'ensemble du front d'eau de la baie? Allait-on privilégier les besoins de l'industrie touristique aux dépens de ceux des résidents en vertu de la logique de rentabilisation économique de l'espace? Parallèlement à ces inquiétudes, des sensibilités collectives nouvelles ont émergé. Alors que le front d'eau devenait une vitrine urbaine polarisant d'importants flux touristiques, un engouement pour le rivage, sa préservation, son accès, mais aussi pour les héritages maritimes, s'est graduellement développé (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994; Lechner, 2006), menant ainsi au déploiement d'une seconde phase de requalification. Il faudra cependant attendre le début des années 2000 pour que se développe un nouveau modèle, davantage axé sur la mise en valeur de la spécificité et l'authenticité maritime des lieux, dans le secteur du *Ferry Building*.

### 6.3 La transformation du secteur du *Ferry Building*

Localisé au sud-est du secteur précédent, le secteur du *Ferry Building* s'étend du *Pier 5* jusqu'au *Rincon Park*, près du quai 22 (Port of San Francisco, 2009b). Tout comme l'autre site à l'étude, le secteur a connu une transformation notable de sa morphologie

et de ses fonctions. Centre primitif du commerce lors de la ruée vers l'or, le secteur a vu son statut se consolider avec la construction, en 1898, du *Ferry Building*, siège social du BSHC (Rubin, 2003). Complété en 1903, le *Ferry Building*, anciennement dénommé *Union Depot and Ferry House*, est localisé au centre de la frange littorale et à l'extrémité de *Market Street*, une artère structurante de la ville.

Comme nous l'avons vu, très peu d'attention a été accordée à l'apparence des bâtiments et structures du port au cours du 19<sup>e</sup> siècle, attendu que le front d'eau était avant tout un espace de travail largement dominé par des rails de chemin de fer, des entrepôts et des installations industrielles. En effet, « there was no public interest in improving the appearance of an area which was primarily frequented by port workers. [...] The designers and builders of the port's facilities had one task — to build practical structures as cheaply as possible » (United States Department of the Interior, 2006, p. 159). Les premiers efforts visant à améliorer le design architectural des bâtiments ont été réalisés au seul endroit régulièrement fréquenté par le grand public, le *Ferry Building*. C'est en voulant consolider sa position hautement symbolique que l'architecte A. Page Brown a transformé le bâtiment, afin d'y apposer une tour s'inspirant de celle de *Giralda* à Séville et de *Piazza San Marco* à Venise, de style néoclassique (United States Department of the Interior, 2006). Si le *Ferry Building* était, à la suite de sa transformation, presque une anomalie sur le front d'eau, le désir de soigner l'apparence des bâtiments s'est vite transmis au reste de la façade portuaire avec l'avènement du *City Beautiful Movement*, qui a engendré le traitement de la façade des bâtiments de façade, dont ceux marquant l'entrée des quais 1<sup>1/2</sup>, 3 et 5 localisés à proximité du *Ferry Building*.

Composé d'un clocher de 73 mètres de hauteur siégeant sur une imposante structure de 183 mètres de longueur (Rubin, 2003), le *Ferry Building* était la plus grande structure de son époque. Si sa hauteur causait des inquiétudes quant à sa stabilité,

l'édifice a tout de même survécu au séisme de magnitude 8,1 en 1906, qui a endommagé une grande partie des infrastructures de la ville.



**Figure 6.49 Le *Union Depot and Ferry House*, survivant du tremblement de terre de 1906**

<http://sfport.com/index.aspx?page=2267>

Le *Ferry Building* a été, jusque dans les années 1930, l'un des lieux de transit de marchandises et d'hommes les plus achalandés au monde (Port of San Francisco, 2009b). À son apogée, 50 millions de personnes y transitaient chaque année (R. Corbett, 2007). Disposant de huit quais pour accueillir les bateaux en provenance de la baie (Bonneville, 1986), le terminus maritime était également une véritable plaque

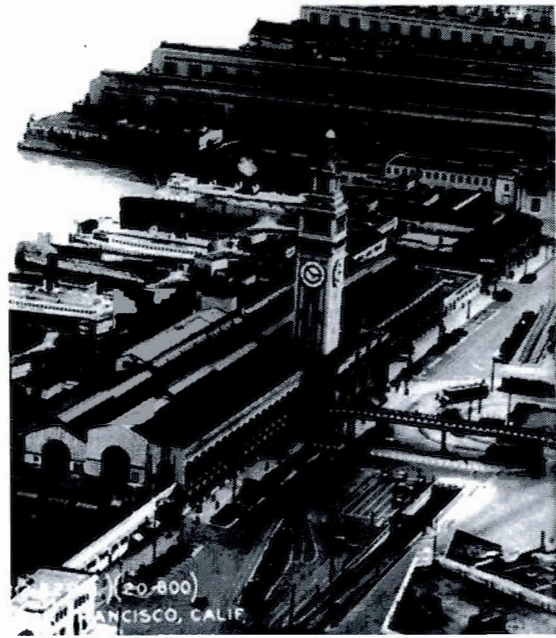


tournante des modes de transport, puisque qu'y convergeaient les lignes de chemin de fer, les traversiers, les rues ainsi que les *cable cars*.



**Figure 6.50 Convergence des lignes de transport**

<http://sfport.com/index.aspx?page=2268>



**Figure 6.51 Convergence des lignes de transport**

<http://sfport.com/index.aspx?page=2267>

Pensé et conçu afin qu'il soit le premier objet d'intérêt des arrivants accédant à la ville par voie maritime, le *Ferry Building* a longtemps été le point d'entrée majeur de la ville et est d'ailleurs, encore aujourd'hui, vu comme un « gateway » (Rubin, 2003).





**Figure 6.52 Ferry Building vue de la baie**

[http://marinas.com/view/ferry/36\\_Port\\_of\\_San\\_Francisco\\_Ferry\\_Terminal\\_CA\\_United\\_States](http://marinas.com/view/ferry/36_Port_of_San_Francisco_Ferry_Terminal_CA_United_States)



**Figure 6.53 Ferry Building vue de la baie**

[http://marinas.com/view/ferry/36\\_Port\\_of\\_San\\_Francisco\\_Ferry\\_Terminal\\_CA\\_United\\_States](http://marinas.com/view/ferry/36_Port_of_San_Francisco_Ferry_Terminal_CA_United_States)

L'édifice a été le premier bâtiment de l'*Embarcadero* à afficher un design architectural raffiné alliant esthétisme et matériaux industriels, d'essence à priori fonctionnelle. L'idée derrière le design monumental du bâtiment était ainsi de redorer l'image de la ville :

Through its magnificent corridors, arcades, and waiting room will pass the tourists from abroad, with whom first impressions are the most lasting, and from the splendor surrounding the entrance leading him within the portals of the " City by the Golden Gate ", will he judge the enterprise and progressiveness of our people, and will, therefore, inspire him to investigate the resources of our great commonwealth (BSHC, 1899, in R. Corbett, 2007, p. 198).

La généralisation des transports terrestres a contribué au bouleversement substantiel du rôle, voire de la pertinence et de la légitimité de l'édifice. Le transport de véhicules par *ferries*, qui se situait environ à 800 000 voitures en 1921, a rapidement dépassé les six millions au début des années 1930. L'important engorgement dû à la prolifération exponentielle du nombre de voitures a ainsi poussé les autorités à se lancer dans la construction de ponts, devenue une véritable priorité pour la ville

(Richards, 1991). Le *Bay Bridge* ainsi que le *Golden Gate Bridge*, respectivement construit en 1936 et 1937 (Richards, 1991), ont ainsi marqué le début du rapide déclin de l'édifice, dans la mesure où la première infrastructure, en raison de sa proximité géographique avec le *Ferry Building*, a engendré la fermeture des *ferries*. En offrant une option de transit plus rapide, le pont a rapidement remplacé la fonction originelle du bâtiment, le laissant ainsi sans raison d'être.



**Figure 6.54 Construction du *Bay Bridge***

<http://prologispier1.com/%e2%80%a2oakland-san-francisco-bay-bridge/>



**Figure 6.55 Proximité géographique du *Bay Bridge***  
[http://www.flickr.com/photos/tony\\_wasserman/8174466035/lightbox/](http://www.flickr.com/photos/tony_wasserman/8174466035/lightbox/)

Afin de désengorger les routes et d'accueillir davantage ce type de transport, une autoroute surélevée a été construite le long de l'*Embarcadero*. Complétée en 1957, cette infrastructure titanesque a contribué à altérer le paysage initial et à masquer l'édifice, le coupant ainsi totalement de sa relation avec *Market Street* et la ville, qui était pourtant symbiotique depuis des décennies.





**Figure 6.56 Barrière physique créée par l'autoroute surélevée**  
<http://foundsf.org/index.php?title=Category:1950s>



**Figure 6.57 Barrière physique créée par l'autoroute surélevée**  
[http://foundsf.org/index.php?title=Freeways\\_Never\\_Built\\_or\\_Unbuilt\\_after\\_1989\\_earthquake](http://foundsf.org/index.php?title=Freeways_Never_Built_or_Unbuilt_after_1989_earthquake)

Si, pendant plusieurs années, le bâtiment était prestigieux et symbolique (R. Corbett, 2007), ce dernier a progressivement vu sa réputation dégringoler, pour ainsi devenir un édifice qu'on voudra camoufler, voire supprimer. Des propositions de démolition, qui ont toutefois été éclipsées, ont même été déposées à plusieurs reprises dans les années 1950. Il faudra attendre la fin des années 1980 pour qu'un événement majeur vienne bouleverser sa destinée et celle du secteur en général.

### 6.3.1 L'automne 1989

Le tremblement de terre du 17 octobre 1989, qui a détruit et endommagé une bonne partie des infrastructures et des bâtiments de la ville, a sans aucun doute eu un impact notable sur l'avenir du *Ferry Building*, si ce n'est pas sur la totalité du front d'eau. En

effet, la chute partielle de l'*Embarcadero Freeway* a non seulement été l'occasion de faire valoir l'immense potentiel du bâtiment, mais aussi de revitaliser cet espace et de redonner le front d'eau aux populations.



**Figure 6.58 Chute de l'autoroute surélevée lors du séisme de 1989**  
<http://prologispier1.com/category/the-waterfront/>



**Figure 6.59 Chute de l'autoroute surélevée lors du séisme de 1989**  
<http://prologispier1.com/category/the-waterfront/>

Le retrait de cet obstacle physique en 1992 a donc suggéré de nouvelles possibilités : « public sentiment quickly grew for San Francisco to "take back the waterfront," an idea that fit well with real estate development plans for the obsolete maritime facilities that characterize the north and east shoreline » (Tim Kelley Consulting, 2014, n.p.<sup>35</sup>). Plusieurs projets se sont ainsi mis en branle.

L'immense espace vacant a dans un premier temps fait place à l'*Embarcadero Promenade*, un boulevard urbain multimodal et une promenade de cinq kilomètres de long s'étendant de *Third Street*, soit au sud de l'emplacement actuel du *AT&T Ballpark*, jusqu'à l'entrée du *Pier 45* dans *Fisherman's Wharf*, le long duquel ont été plantés des dizaines de palmiers. Débutés en 1993 et complétés en 2000 (Port of San Francisco, 2011), le boulevard et la promenade, également appelés *Herb Caen Way*,

<sup>35</sup> N.p. : non paginé.



servent à la fois de corridors pour la circulation automobile, piétonnière et cycliste, ainsi que de voies d'accès aux équipements maritimes.



**Figure 6.60 Embarcadero Promenade**  
<http://www.sfport.com/index.aspx?page=1631>



**Figure 6.61 Embarcadero Promenade**  
 Photo par l'auteure, 2013



**Figure 6.62 Embarcadero Promenade**  
<http://www.sfport.com/index.aspx?page=1631>

Afin de rendre le front d'eau encore plus attractif pour les populations, un espace public a également été aménagé face au *Ferry Building*. Construite en 1998 par la *ROMA Design Group* (R. Corbett, 2007), la *Harry Bridges Plaza* est une immense

surface ouverte majoritairement bétonnée prenant place approximativement au centre du boulevard et sur laquelle sont aménagés quelques bancs, de vieux lampadaires restaurés ainsi que deux canons de lumière éclairant le portail historique de la ville à plus de 180 mètres de hauteur lors d'événements spéciaux (R. Corbett, 2007).



**Figure 6.63** *Harry Bridges Plaza*

<http://justinsomnia.org/images/san-francisco-ferry-building-day-big.jpg>



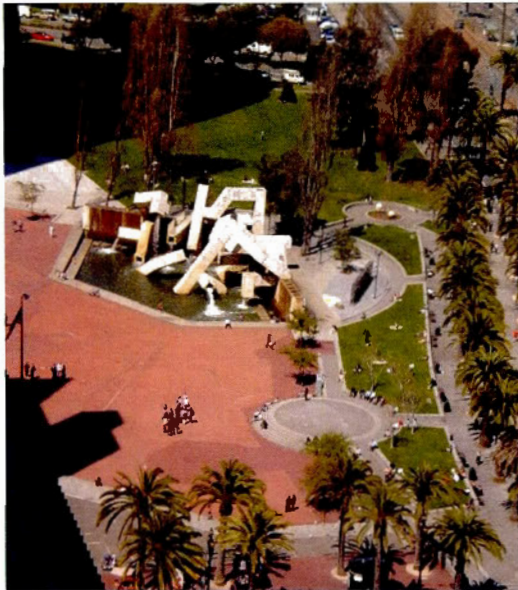
**Figure 6.64 Harry Bridges Plaza**  
Photo par l'auteur, 2013



**Figure 6.65 Harry Bridges Plaza**  
[http://foundsf.org/index.php?title=The\\_Embarcadero\\_Reborn](http://foundsf.org/index.php?title=The_Embarcadero_Reborn)

L'espace public fait d'ailleurs le lien physique avec la *Justin Herman Plaza*, un espace public localisé aux pieds de l'*Embarcadero Center*, un complexe de cinq immeubles de bureaux de 30 à 45 étages construit en 1969 (San Francisco Planning Department, 2010b), inspiré du *Rockefeller Center* de New York et imaginé par *John Portman and Associated Architects* (Dinkelspiel Cerny, 2007). L'espace public accueille également la *Vaillancourt Fountain*, une fontaine de 13 mètres de hauteur créée par le québécois Armand Vaillancourt afin de camoufler l'autoroute surélevée. L'autoroute étant aujourd'hui retirée, la pertinence de la fontaine au design moderne et géométrique (San Francisco Planning Department, 2010b) est ainsi aujourd'hui fortement remise en question (Herel, 2014).





**Figure 6.66 Justin Herman Plaza**  
[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d4/Justin\\_Herman\\_Plaza\\_from\\_Steuart\\_Tower.JPG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d4/Justin_Herman_Plaza_from_Steuart_Tower.JPG)



**Figure 6.67 Vaillancourt Fountain**  
[http://www.karakuncreek.com/?attachm ent\\_id=405](http://www.karakuncreek.com/?attachm ent_id=405)

L'aménagement de la *Harry Bridges Plaza* a par la suite mené à la réhabilitation, en 2003, du principal point d'intérêt du secteur, le *Ferry Building*. Ce dernier est par ailleurs devenu, selon plusieurs, l'un des repaires urbain et symbolique de la ville (R. Corbett, 2007; Rubin, 2011; Port of San Francisco, 2014) qui a subsisté malgré la transformation de la ville : « For many San Franciscans, the Ferry Building is the symbol of the city. It has the commanding position at the head of Market Street, from which its sculpted tower can be seen for blocks » (Dinkelspiel Cerny, 2007, p. 19). Réhabilité afin d'y accueillir des espaces de bureaux et une aire commerciale mettant en valeur les produits locaux, le bâtiment a même vu reprendre ses fonctions originelles puisque les services de *ferry* ont été remis sur pied (Ferry Building Equity Office, 2013a; Port of San Francisco, 2009b; R. Corbett 2007; Rubin, 2011). La mise en valeur du patrimoine bâti a ainsi été l'un des éléments clés du projet de *Equity Office* et de *Wilson Meany Sullivan*, les principaux développeurs et investisseurs

(Rubin, 2003). L'édifice fait d'ailleurs maintenant partie du *National Register of Historic Places*.



**Figure 6.68 Aire commerciale du *Ferry Building***  
[http://comradechufood.blogspot.ca/2008\\_07\\_01\\_archive.html](http://comradechufood.blogspot.ca/2008_07_01_archive.html)

Aujourd'hui, le *Ferry Building* est également l'hôte d'un important marché extérieur de type européen. Le *Ferry Plaza Farmer's Market*, opéré par le *Center for Urban Education about Sustainable Agriculture* (CUESA), un organisme à but non lucratif, et le *San Francisco Public Market Collaborative*, une organisation privée constituée de professionnels de l'immobilier, d'architectes et de restaurateurs (Drew, 2013a), met en avant plan les produits de la région. La formule, déjà en place depuis quelques années dans différents quartiers de la ville, offre un compromis intéressant pour les citoyens et les producteurs. En plus d'offrir un accès aux citoyens à des produits frais



et bon marché, ces petits commerces permettent aussi aux agriculteurs et aux fermiers d'éliminer les intermédiaires et de vendre certains produits jugés irréguliers par les grossistes. Les produits qui auraient été perdus, gaspillés, peuvent maintenant être revendus à prix moindre (Drew, 2013a). Les promoteurs et les organisateurs du marché du *Ferry Building* nourrissaient également une autre ambition, reposant sur la mise en place d'un espace de prestige, qui serait reconnu à travers la ville, voire même auprès d'une clientèle internationale de passage. L'idée était donc de faire de ce marché local un modèle de haute qualité qui accompagnerait convenablement les hôtels et restaurants dispendieux situés à proximité. Un marché extérieur, charmant et invitant, ajouterait sans aucun doute à l'ambiance de l'espace et contribuerait par le fait même à augmenter la valeur foncière du sol (Drew, 2013a). Le marché est d'ailleurs extrêmement populaire et acclamé pour la qualité et la diversité de ses produits (Ferry Building Equity Office, 2013b).



**Figure 6.69 Farmer's Market**  
[http://foundsf.org/index.php?title=The\\_Waterfront\\_Land\\_Use\\_Plan](http://foundsf.org/index.php?title=The_Waterfront_Land_Use_Plan)



**Figure 6.70 Farmer's Market**  
[http://foundsf.org/index.php?title=A\\_Waterfront\\_for\\_the\\_People%3F](http://foundsf.org/index.php?title=A_Waterfront_for_the_People%3F)

En 2003, un autre projet majeur dirigé par les firmes *Olin Partnership* et *Cheryl Barton*<sup>36</sup> a été développé en vue de requalifier l'immense espace vacant bétonné localisé au sud du secteur en parc urbain (Port of San Francisco, 2003). Au final, le projet de *Rincon Park* a mené à la mise en place d'une promenade le long de la baie et d'un espace gazonné de 8 000 mètres carrés sur lequel on retrouve une gigantesque sculpture de fibre de verre et d'acier de 18 mètres de haut par 40 mètres de large représentant l'arc de Cupidon (*Cupid's Span*). En 2009, deux restaurants ont pris place à l'extrémité sud du parc.



**Figure 6.71 Rincon Park**  
Photo par l'auteure, mars 2013



**Figure 6.72 Rincon Park**  
<http://www.sfport.com/index.aspx?page=1584>

Le secteur du *Ferry Building* accueille également d'autres structures architecturales de renom, s'inscrivant dans la même veine que la transformation qu'a connue le bâtiment principal. Au projet de réhabilitation du *Ferry Building* a suivi la requalification, en 2007, des quais 1<sup>1/2</sup>, 3 et 5 du secteur, anciennement utilisés pour l'acheminement de passagers et de marchandises et le stockage des produits transportés par voie navale. Au final, en plus de la réhabilitation de la façade des

<sup>36</sup> *Olin Partnership* est une firme de consultants en architecture de paysage de Philadelphie, tandis que *Cheryl Barton* est une firme de design urbain renommée à San Francisco.



édifices, le projet a également permis l'extension de l'accès public par l'aménagement de promenades à l'arrière des édifices, de nouveaux restaurants et cafés à leur au rez-de-chaussée, de nouveaux espaces de bureaux au deuxième étage, dont ceux du Port, ainsi que des quais pour que puissent s'accoster bateaux de plaisance et navettes fluviales (Port of San Francisco, 2013).



**Figure 6.73 Projet de réhabilitation des quais 11/2, 3 et 5**  
<http://www.flickr.com/photos/benisero/5892650336/>

En plus des promenades parallèles à l'*Embarcadero*, une promenade perpendiculaire à la baie a également été aménagée sur le quai 14, à l'autre extrémité du secteur du *Ferry Building*. Ce quai est d'ailleurs devenu entièrement public, attendu qu'aucune autre fonction ne lui a été attribuée.



**Figure 6.74 Promenade parallèle à la baie**

<http://www.thepierssf.com/>



**Figure 6.75 Promenade perpendiculaire à la baie**

[http://scc.ca.gov/files/2012/04/DJR\\_2061\\_Port-of-SF.jpg](http://scc.ca.gov/files/2012/04/DJR_2061_Port-of-SF.jpg)

Le secteur comprend finalement un dernier édifice appartenant au *California Department of Agriculture* depuis 1993, l'*Agriculture Building*. Anciennement utilisé comme bureau de poste (*Ferry Station Post Office Building*), le bâtiment historique fait maintenant également partie du *National Register of Historic Places* (R. Corbett, 2007). Imaginé par Jérôme Newman, un ingénieur membre du BSHC (United States Department of the Interior, 2006), cet édifice gouvernemental suit le design des bureaux de poste fédéraux. Les couleurs et les détails du bâtiment détonnent, d'un point de vue architectural, avec l'image projetée par les autres édifices du port (United States Department of the Interior, 2006).

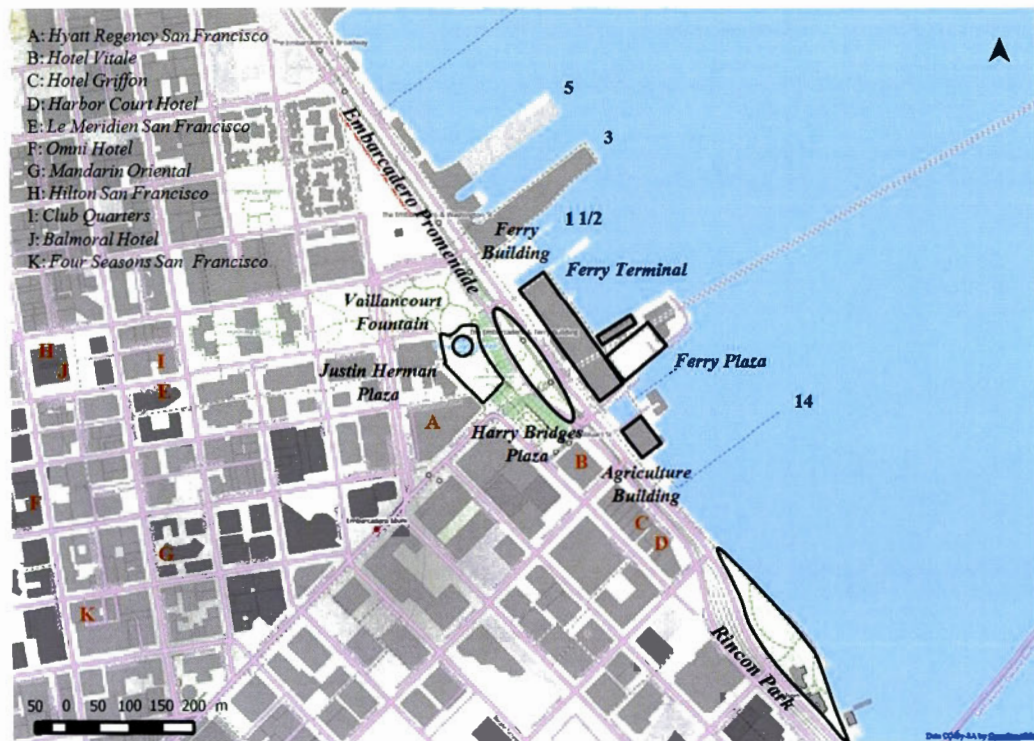


**Figure 6.76 Agriculture Building**

Gauche : <http://www.noehill.com/sf/landmarks/nat1978000756.asp>

Complétées pour la plupart au début du millénaire, ces opérations de réaménagement ont, somme toute, pris une tout autre allure que le secteur de *Fisherman's Wharf*. En effet, les projets, en priorisant la sauvegarde du cachet portuaire et la conservation du patrimoine maritime, ont quant à eux été respectueux de l'architecture en place.





**Figure 6.77 Principales attractions et dynamiques à l'œuvre dans le secteur du *Ferry Building***  
Marilyne Gaudette, 2014

### 6.3.2 Réalités à l'échelle locale : le quartier d'insertion

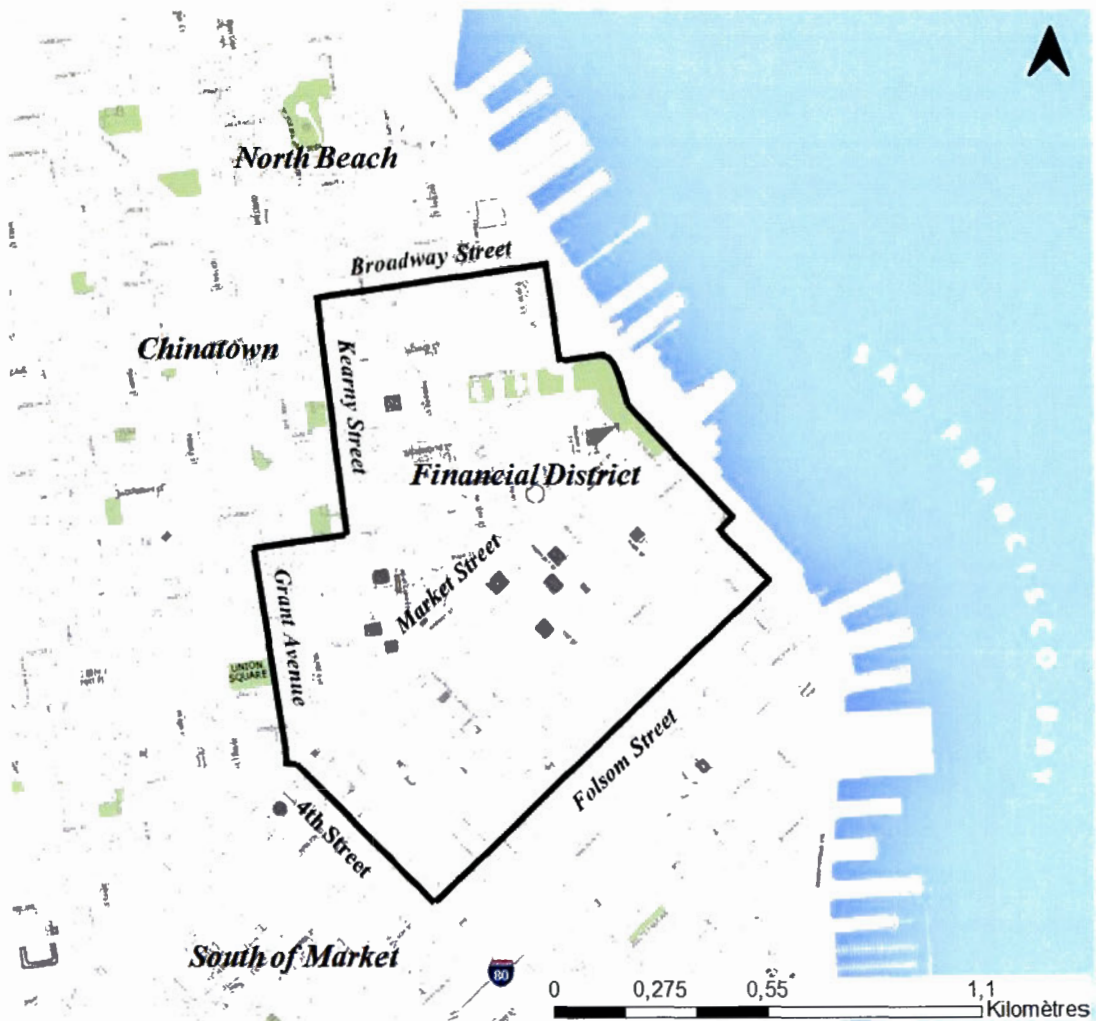
Du point de vue de l'occupation du sol, on constate la forte présence, dans la zone d'étude, des espaces verts et ouverts, incarnés entre autres par *Rincon Park*, la *Harry Bridges Plaza*, la *Justin Herman Plaza* et la *Ferry Plaza*. Or, bien que ce type d'espace domine le secteur, une utilisation plurielle en est toutefois faite, attendu que la plupart des édifices en place mêlent espaces de bureaux, commerces et espaces dédiés aux loisirs et à la détente.



**Figure 6.78 Occupation du sol du secteur du *Ferry Building* et des quartiers à proximité**  
Marilyne Gaudette, 2014

Le secteur du *Ferry Building* s'insère dans un quartier au tissu urbain dense foncièrement différent du secteur précédent : le *Financial District*. Délimité par *Broadway* et *Grant Street* au sud de *North Beach* et du *Chinatown*, ainsi que par *Folsom Street* et *4th Street* au nord de *South of Market*, le centre financier de la ville est caractérisé par la forte présence d'édifices de bureaux. Il accueille d'ailleurs les plus hautes tours de la ville. La *Bank of America* et la *Transamerica Pyramid*, avec leur 237 et 260 mètres, dominent le *skyline*<sup>37</sup> et font office de symboles du quartier, voire même de la ville en ce qui concerne le second (Dinkelspiel Cerny, 2007).

<sup>37</sup> « Skyline » est une expression anglaise qui signifie « panorama urbain ».



**Figure 6.79 Délimitation du *Financial District***  
Marilyne Gaudette, 2014

Bien que nettement dominé par les activités tertiaires d'un point de vue de l'occupation du sol, le *Financial District* abrite également des tours d'habitation résidentielle à densité élevée, notamment à la hauteur de l'*Embarcadero Center*. Sur les 2 330 unités de logement présentes dans le quartier, 70% d'entre elles sont occupées. L'année de construction moyenne des logements est de 1980 et la presque totalité de ces derniers (91%) fait partie de complexes de plus de 20 logements. Leur

valeur moyenne gravite d'ailleurs autour de 942 568\$ (San Francisco Planning Department, 2011b).

Ainsi, en plus de contenir la plus grande concentration de sièges sociaux, de cabinets d'avocats, de compagnies d'assurance, de sociétés immobilières et d'institutions financières (Rubin, 2011), le centre d'affaires est également un quartier résidentiel pour certains. Sa population, qui s'élève à 1 780 personnes, est composée de 47% d'Asiatiques et de 39% d'individus de race blanche. Le revenu moyen par habitant et par ménage est respectivement de 45 221\$ et de 70 997\$. Si 6% de la population est sans emploi, 18% de cette dernière vit sous le seuil de la pauvreté (San Francisco Planning Department, 2011b).



**[Cette page a été laissée intentionnellement blanche]**



## CHAPITRE VII

### PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Ce chapitre présente les résultats de l'ensemble des démarches utilisées au cours de la période de terrain. Les résultats sont exposés en quatre blocs distincts, correspondant aux méthodes de collecte de données utilisées : observation directe, questionnaires, revue de presse et entrevues semi-dirigées. Si les résultats des questionnaires, de la revue de presse et des entrevues sont présentés en prenant soin de faire un va-et-vient constant entre les deux terrains d'investigation compte tenu de notre démarche comparative, les données relatives aux séances d'observation sont plutôt présentées par secteurs afin de s'imprégner de leurs formes et de leurs dynamiques urbaines respectives, pour ainsi faciliter la compréhension des informations recueillies.

#### 7.1 L'observation directe

L'analyse approfondie des dynamiques de réappropriation de l'espace nécessite d'abord une description détaillée du cadre dans lequel elles s'exercent et se façonnent, dans la mesure où un certain nombre de facteurs, notamment associés au cadre bâti, à l'ambiance, à la disponibilité d'espaces verts et de mobilier urbain ou aux types de services par exemple, peut favoriser ou au contraire limiter certains usages ou flux d'usagers, mais aussi influencer les représentations que nourrissent les individus envers ces espaces. Entamée au chapitre précédent, cette démarche descriptive nécessaire, voire essentielle, a pu être complétée grâce à l'investigation sur le terrain, qui a d'abord pris la forme de séances d'observation. En plus d'approfondir nos connaissances sur la morphologie des sites à l'étude, nous

permettant par le fait même de déterminer les zones de qualité, les zones à problème, mais aussi les manques particuliers, cette technique a également permis l'observation des comportements réels de leurs usagers. Au final, cette dernière a par conséquent permis l'analyse du degré « d'appropriabilité »<sup>38</sup> (Donadieu et Périgord, 2005) des secteurs. Puisque les pratiques idéelles, de nature subjective, sont difficilement saisissables, l'observation directe ne s'est pas avérée utile pour détecter l'essence de ces dernières. Nous avons toutefois été en mesure de repérer certaines formes ou certains secteurs précis ayant potentiellement le pouvoir de servir de référents identitaires et d'objets culturels.

C'est à partir d'une grille d'analyse standardisée (appendice A), c'est-à-dire identique pour chacune des zones d'étude, que les services, le mobilier urbain et les équipements, l'accessibilité, la sécurité ainsi que les espaces verts ont été analysés, et que l'achalandage, le type de clientèle et les pratiques ont été recensés. Il importait non seulement de les qualifier, mais aussi, dans la mesure du possible, de les quantifier. Les pratiques et l'achalandage général des sites ont également été distingués selon le moment du jour et de la semaine. Plusieurs illustrations et quelques photographies prises par l'auteure<sup>39</sup> ont été intégrées afin de soutenir les éléments présentés. Présentées par secteur, les données issues de l'observation terrain s'amorcent d'abord par l'identification des points d'observation privilégiés.

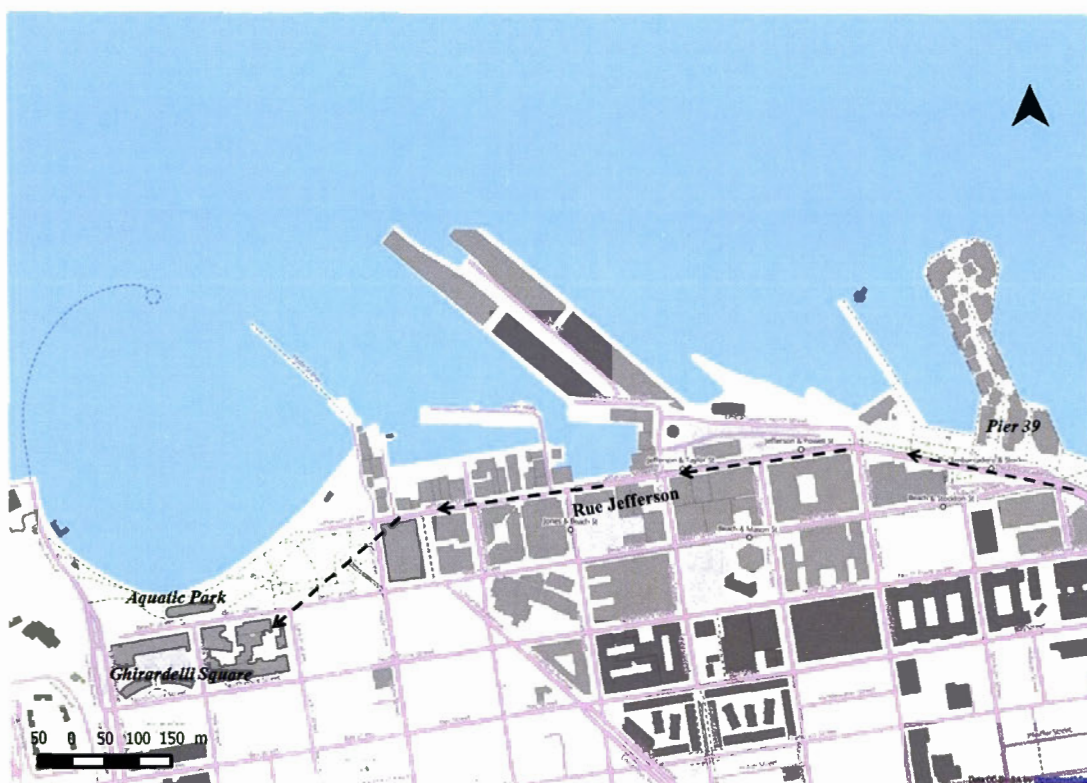
---

<sup>38</sup> L'« appropriabilité » est un concept développé par Donadieu et Périgord (2005) afin de souligner le rôle que joue la forme des espaces sur les logiques d'appropriation. Ainsi, un espace, par la nature de ses formes, est susceptible de susciter et encourager ou au contraire empêcher ou défavoriser une appropriation physique, mais aussi symbolique.

<sup>39</sup> Des illustrations provenant de sources extérieures ont été majoritairement privilégiées compte tenu de la qualité supérieure des images sélectionnées en termes de rendu et de netteté.

### 7.1.1 Secteur *Fisherman's Wharf* : un espace fragmenté

L'observation préliminaire a été réalisée selon un axe est-ouest, c'est-à-dire du *Pier 39* jusqu'à *Aquatic Park* et le *Ghirardelli Square*. L'ensemble des quais, des rues du secteur et des interstices entre les bâtiments a par la suite été ratissé en profondeur afin de saisir les problématiques d'ordre morphologiques.



**Figure 7.1** Secteur *Fisherman's Wharf*  
Marilyne Gaudette, 2014

#### 7.1.1.1 Morphologie et cadre bâti : couleurs et éclectisme

Les caractéristiques morphologiques du secteur se caractérisent par des éléments physiques tangibles qui permettent de reconnaître et de donner une identité au site de

*Fisherman's Wharf*. Le secteur se différencie des autres portions du front d'eau d'abord et avant tout par la forme et l'allure de ses quais. En plus de disposer de la seule structure en forme de demi-lune, il possède également l'une des plus imposantes du front d'eau, le quai 45. Le secteur tire ensuite son originalité de l'éclectisme de son architecture. Puisque les bâtiments n'ont, pour la plupart, que sept à neuf mètres de largeur, on observe des changements fréquents dans l'allure des façades du cadre bâti. Il a en effet été possible, grâce à l'expérience terrain, de constater que si les édifices sont semblables par leur forme et leur grosseur, attendu que la plupart d'entre eux n'excèdent pas deux étages, leurs couleurs et leurs éléments décoratifs viennent toutefois briser cette unité. Ce phénomène se répercute d'ailleurs sur l'affichage des commerces en place<sup>40</sup>.



**Figure 7.2 Pier 39**

<http://www.expedia.fr/Fishermans-Wharf-San-Francisco.d502566.Sites-d-Interet>

---

<sup>40</sup> Voir à ce titre la section 7.1.1.4.





**Figure 7.3 Rue Jefferson**  
<http://www.newjeffersonstreet.com/gallery>

#### 7.1.1.2 Une accessibilité élargie, mais une mobilité réduite

Le secteur de *Fisherman's Wharf* est desservi par l'ensemble des services locaux de transports en commun (*cable cars*, autobus, *streetcars*), assurés par le *San Francisco Municipal Railway* (Muni). Les arrêts sont d'ailleurs fréquents, étant donné que les circuits transitent par chacune des intersections. Il est également aisé de s'y rendre en voiture via l'*Embarcadero*, le boulevard parallèle à la côte, ou par les nombreuses rues perpendiculaires. Plusieurs aires de stationnement sont également disponibles à proximité et le secteur est également desservi par plusieurs traversiers. Les modes de transport actif sont accommodés, attendu que des trottoirs, des pistes cyclables, mais également des sentiers, notamment dans *Aquatic Park*, sont aménagés afin que les piétons et les cyclistes puissent accéder au secteur et y déambuler librement. Le relief plat du secteur facilite d'ailleurs les déplacements.

Quelques contraintes temporaires entravent toutefois la circulation automobile, piétonne et cycliste à l'intérieur même du secteur. La rue Jefferson, l'artère située au



cœur de *Fisherman's Wharf*, connaît actuellement des travaux de revitalisation importants. Une congestion presque constante domine le secteur, et une confusion en ce qui concerne les voies à utiliser y règne, rendant ainsi ardues les déplacements. Le bruit engendré par les travaux repousse d'ailleurs les visiteurs à profiter des terrasses situées sur l'artère commerciale.



**Figure 7.4 Rue Jefferson**  
<http://www.newjeffersonstreet.com/gallery>



**Figure 7.5 Rue Jefferson**  
<http://www.newjeffersonstreet.com/gallery>

Cette dernière, qui fait d'ailleurs partie des circuits touristiques les plus empruntés de la ville pour transiter jusqu'au *Golden Gate* en vélo ou en tandem, pose donc actuellement problème vu son accès limité et difficile.

#### 7.1.1.3 Des services majoritairement dédiés à une clientèle touristique

Le secteur de *Fisherman's Wharf* offre une palette de services assez diversifiée, variant considérablement de l'est à l'ouest du secteur. À l'est, les services du *Pier 39* sont spécialement adaptés pour la déambulation touristique et globalement destinés à séduire les touristes : service de restauration de style « chaîne »<sup>41</sup>, restaurants locaux, boutiques souvenirs où l'on peut se procurer cartes postales, porte-clés, drapeaux et emblèmes de la région, etc., stations d'informations, kiosques de location

<sup>41</sup> Dans une entrevue accordée à un journaliste du *SF Gate*, Sina Von Reitzenstein, vice-présidente du département de locations des édifices, souligne que la présence de restaurants de type chaîne demeure indispensable pour les touristes : « Only two of the restaurants - Hard Rock Cafe and Bubba Gump Shrimp Co. - are chains – necessary for international brand recognition and to help ensure there's something for everyone » (Morgan, 2013, n.p.).

d'équipements sportifs en vue de visiter les alentours et kiosques de vente de billets de traversier afin de transiter vers la célèbre prison d'Alcatraz ou encore vers Sausalito, un ancien village de pêcheurs maintenant reconnu pour ses boutiques et hôtels luxueux.



**Figure 7.6 Boutiques de souvenirs touristiques**

Photo par l'auteure, mars 2013



**Figure 7.7 Boutiques de souvenirs touristiques**

Photo par l'auteure, mars 2013

Les services offerts de cette zone se distinguent également par leur aspect festif et ludique. En effet, en plus des nombreuses terrasses animées des restaurants, le secteur est également caractérisé par la vente d'aliments festifs (glaces, barbes à papa, bonbons, hot-dogs, pizza, etc.) et de souvenirs amusants, la présence d'artistes de rue, etc.





**Figure 7.8 Artistes de rue**

<http://onemansblog.com/2009/07/30/photos-from-san-francisco-fishermans-wharf-and-pier-39/spray-paint-artist-at-fishermans-wharf/>



**Figure 7.9 Artistes de rue**

<http://onemansblog.com/2009/07/30/photos-from-san-francisco-fishermans-wharf-and-pier-39/human-statue-at-fishermans-wharf/>

La restauration occupe une place particulièrement importante dans l'espace. La nourriture, véritablement mise en scène, participe à l'expérience sensorielle des visiteurs. Si l'étalage des aliments procure un plaisir visuel, les odeurs qu'ils dégagent contribuent quant à eux à donner au site une ambiance de fête. De la nourriture en lien avec l'ambiance maritime du front d'eau est également mise de l'avant (crabe, poisson, crevettes, etc.).



**Figure 7.10 Étalage ludique de la nourriture**

<http://leolaksi.wordpress.com/tag/san-francisco/>



**Figure 7.11 Étalage ludique de la nourriture**

<http://leolaksi.wordpress.com/tag/san-francisco/>



**Figure 7.12 Étalage ludique de la nourriture**

<http://valeried.canalblog.com/archives/p55-5.html>

À la sortie du *Pier 39*, le marcheur est naturellement dirigé vers la rue Jefferson, l'artère historique du secteur. Si cette portion centrale est caractérisée par son caractère maritime et industriel, les services qu'on y retrouve n'ont au départ que peu à voir avec l'industrie de la pêche, attendu que les boutiques de vêtements à l'effigie de la ville, les magasins d'appareils photo et d'antiquaires dominent littéralement le secteur. Or, plus on se dirige vers l'ouest, plus ce type de commerce tend à diminuer. On voit apparaître quelques services de proximité, comme des dépanneurs ou encore



des pharmacies, quoique peu nombreux, ainsi que des complexes de restaurants locaux, entre autres spécialisés dans les produits de la mer. Il est intéressant de noter que, curieusement, la majorité des terrasses et des cafés extérieurs font dos à la baie. Quelques restaurants participent toutefois à l'animation et à la mise en scène de l'artère historique, ainsi qu'à son caractère festif et convivial en étalant leurs produits et en les préparant devant les yeux des visiteurs. C'est notamment le cas d'une boutique d'alimentation de renom, la *Boudin Bakery*, véritable institution du secteur depuis 1849.



**Figure 7.13 *Boudin Bakery***

<http://redtri.com/san-francisco/bay-areas-itsy-bitsy-museums/>

À l'embouchure de la rue Jefferson se dresse une autre icône commerciale de la ville en place depuis 1852, faisant office de véritable marqueur dans le paysage : la chocolaterie *Ghirardelli*<sup>42</sup>. En effet, la mise en valeur de son enseigne surdimensionnée d'origine fait en sorte de pouvoir repérer facilement dans l'espace ce signe historique relatant le passé industriel du secteur. Plusieurs boutiques de

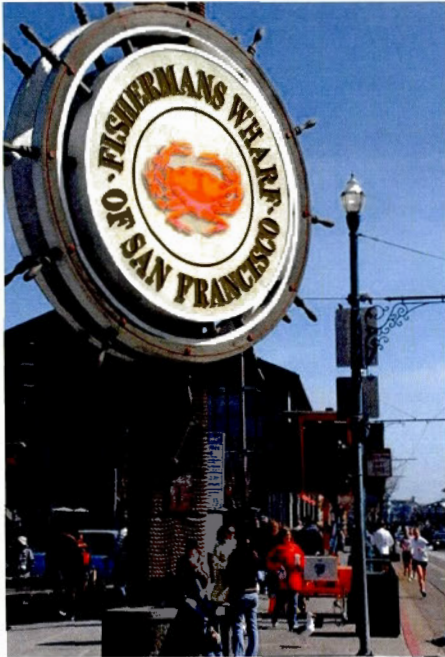
<sup>42</sup> La chocolaterie *Ghirardelli* et sa célèbre enseigne apparaissent dans la plupart des recueils historiques, des dépliants touristiques et des cartes postales, pour symboliser la ville d'avant et d'aujourd'hui.

produits artisanaux (vin, savons, accessoires faits à la main, etc.) et quelques restaurants locaux prennent place autour de la chocolaterie et l'espace y est invitant.

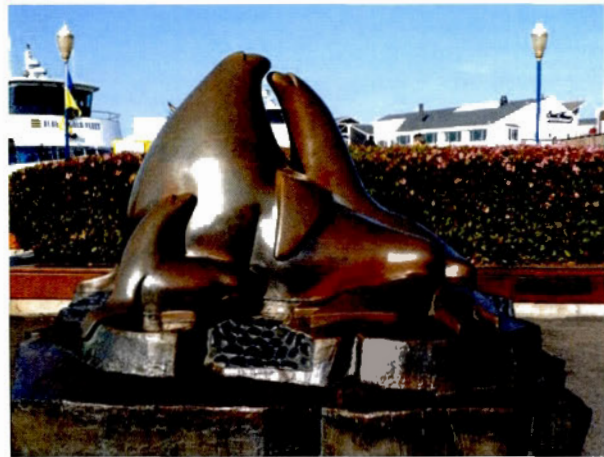
En somme, la forte présence de commerces locaux, artisanaux, traditionnels et spécialisés dans la portion ouest de *Fisherman's Wharf* contribue à la distinguer des commerces standards de la portion est, faisant par le fait même en sorte de rendre unique la visite du secteur puisque le caractère authentique local y est mis de l'avant. Or, étonnamment, il demeure difficile de faire l'achat de poissons frais dans le secteur. Les entrepôts demeurent pour la plupart fermés au public. Un seul d'entre eux, difficile à trouver, permet de s'en procurer.

#### 7.1.1.4 Un affichage commercial décousu et incohérent

La déambulation et l'observation plus particulière de l'affichage ont permis de confirmer le constat émis par le *San Francisco Planning Department* (2010a), selon lequel les références au contexte historique étaient très faiblement mises en valeur. Cette défaillance, selon nous remplacée par la surexploitation d'un thème maritime général et superficiel, est surtout présente dans la portion est du secteur.



**Figure 7.14 Exploitation du thème maritime**  
[http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Draft\\_FW\\_PRP\\_Part1.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Draft_FW_PRP_Part1.pdf)



**Figure 7.15 Exploitation du thème maritime**  
<http://19cities.blogspot.ca/2011/12/san-francisco-on-waterfront.html>



**Figure 7.16 Exploitation du thème maritime**  
<http://leolaksi.wordpress.com/2009/04/18/walking-pier-39-in-san-francisco-one-sunny-morning/>

À la sortie du *Pier 39*, on constate que l’affichage commercial se déconnecte graduellement de la thématique maritime et du contexte physique de *Fisherman’s Wharf*, et devient sans saveur, voire sans qualité particulière.



**Figure 7.17 Affichage commercial, rue Jefferson**  
Photo par l’auteure, mars 2013



**Figure 7.18 Affichage commercial, rue Jefferson**  
[http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Draft\\_FW\\_PRP\\_Part1.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Draft_FW_PRP_Part1.pdf)

Il faut attendre la mi-parcours, soit vers la fin de *Jefferson Street*, pour voir apparaître des références à un véritable passé maritime, notamment via l’affichage des restaurateurs locaux, dont certains font partie des pionniers de l’industrie du secteur.





**Figure 7.19 Affichage commercial des restaurants locaux**

<http://www.twincitiesrestaurantblog.com/tcrb/2012/07/the-crab-station-at-fishermans-wharf-san-francisco-ca.html>



**Figure 7.20 Affichage commercial des restaurants locaux**

<http://myamusedbouche.com/2013/09/19/some-fresh-dungeness-crab-at-sabella-la-torre/>

Moins clinquant et plus sobre que celui du *Pier 39*, l'affichage, quoique chaotique, nous projette graduellement dans un autre univers. L'odeur du poisson frais et le contact réel avec les chefs qui préparent devant nos yeux ce qui fait partie des traditions culinaires du secteur depuis des décennies nous mettent en contact avec le fort bagage historique de *Fisherman's Wharf*. La mise en valeur de la gastronomie locale transforme, à cette hauteur, le crabe en véritable objet culturel. À l'exception de l'affichage commercial de certains entrepôts historiques, aucune signalisation concrète accompagnée de court texte relatant l'histoire industrielle et maritime du quartier n'a toutefois été repérée sur le site en général. On retrouve toutefois, à proximité des stations binoculaires localisées à l'arrière du *Pier 39*, un panneau relatant brièvement l'histoire de *Treasure Island* et d'*Alcatraz*, sans toutefois effleurer l'histoire du secteur de *Fisherman's Wharf*.

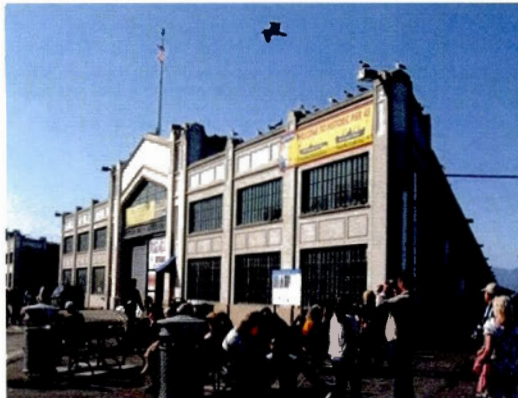
Bref, il est possible de relever une incohérence quant à la qualité de l'affichage commercial dans l'ensemble du secteur. Si la variété de l'affichage entre les différents commerçants peut être attractive, « the variety and choice of signage



technologies further adds to the visual cacophony along the street » (San Francisco Planning Department, 2010a p. 26).

#### 7.1.1.5 Mobilier urbain et équipements : irrégularité et contrainte

Une analyse du mobilier urbain et des équipements a également été réalisée en vue de juger non seulement de l'état, mais également de leur nombre par rapport à la demande et à leur utilisation. Selon le *San Francisco Planning Department* (2010a), l'utilisation du mobilier « depend most heavily on how attractive the “invitation” is to stop and spend time » (p. 16). Si les bancs disponibles sont globalement en bonne condition dans l'ensemble du secteur, on constate toutefois que l'aménagement autour de ceux-ci n'est parfois pas très invitant à la hauteur de *Jefferson Street*, en plus d'être en nombre insuffisant. Ce manque d'infrastructures pour accommoder et encourager la circulation piétonne dans cette portion de *Fisherman's Wharf*, d'ailleurs soulevé dans deux études réalisées par le *San Francisco Planning Department* (2010a, 2010b), fait selon eux en sorte de rendre la déambulation moins agréable. Bien aménagés, les assises situées à proximité du *Pier 39* et d'*Aquatic Park* détonnent avec celles, souvent improvisés, situées dans les blocs de rues centraux. Nombre de passants utilisent des structures de béton afin de prendre une pause, s'asseoir et profiter de leur repas. L'environnement dans lequel ils se trouvent est toutefois généralement sale et mal entretenu, puisque quantité de déchets ornent le sol.



**Figure 7.21 Mobilier urbain**

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1387296&langid=5>



**Figure 7.22 Mobilier urbain**

[http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Gehl\\_Report\\_P5.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Gehl_Report_P5.pdf)

Les rues centrales, localisées au cœur du centre historique de *Fisherman's Wharf*, gagneraient à bénéficier de mobilier urbain adapté afin de maximiser l'expérience piétonne du secteur. En effet, le *San Francisco Planning Department* (2010a) souligne que « some of our most rewarding experiences as a pedestrian take place when we stop and spend time in the public realm, experiencing the sights, sounds and smells of an engaging street or district » (p. 16). La présence de bancs publics offrirait ainsi l'opportunité aux passants de profiter de la richesse culturelle du secteur, de son héritage bâti et de l'ambiance traditionnelle du *Wharf*, en s'imprégnant de l'odeur du poisson frais et en prenant le temps d'observer les marins décharger leurs embarcations et préparer le crabe, sans être bousculé par une foule de touristes. Puisque la plupart des tables et des bancs appartiennent aux propriétaires de restaurants, seuls les consommateurs peuvent en bénéficier. Bref, on constate que contrairement aux blocs de rues centraux, l'extrémité est et ouest du secteur bénéficie de mobilier urbain et d'équipements (fontaines d'eau, bancs, tables, poubelles et supports à vélos) en très bonne condition et en quantité suffisante, contribuant ainsi à

encourager et rendre agréable la déambulation et l'exercice d'activités (se reposer, se restaurer, observer, lire, socialiser, rêvasser, etc.).



**Figure 7.23 Mobilier urbain**

<http://onemansblog.com/2009/07/30/photos-from-san-francisco-fishermans-wharf-and-pier-39/fishermans-wharf-embarcadero/>



**Figure 7.24 Mobilier urbain**

Photo par l'auteure, mars 2013

#### 7.1.1.6 Espaces verts et aménagement paysager : un potentiel notable en termes de rétention

Le secteur de *Fisherman's Wharf* ne bénéficie pas d'espaces verts sur l'ensemble de sa superficie. Si l'on en retrouve très peu dans la zone du *Pier 39*, ils sont au contraire très abondants à l'extérieur de celle-ci. En plus de l'immense parc jonchant *Aquatic Park* et le *Ghirardelli Square*, on retrouve également une plage, qui, à défaut de ne pas être une surface gazonnée, est tout de même un espace ouvert donnant un accès direct à l'eau, où il est agréable de déambuler. Ce grand espace, en plus de favoriser certaines pratiques sportives, fait également office de refuge protégeant du bruit en provenance des rues animées situées à proximité. Dégagé de tout édifice et ouvert sur l'eau, il permet également de profiter, sur le plan sensoriel, du calme et de la beauté



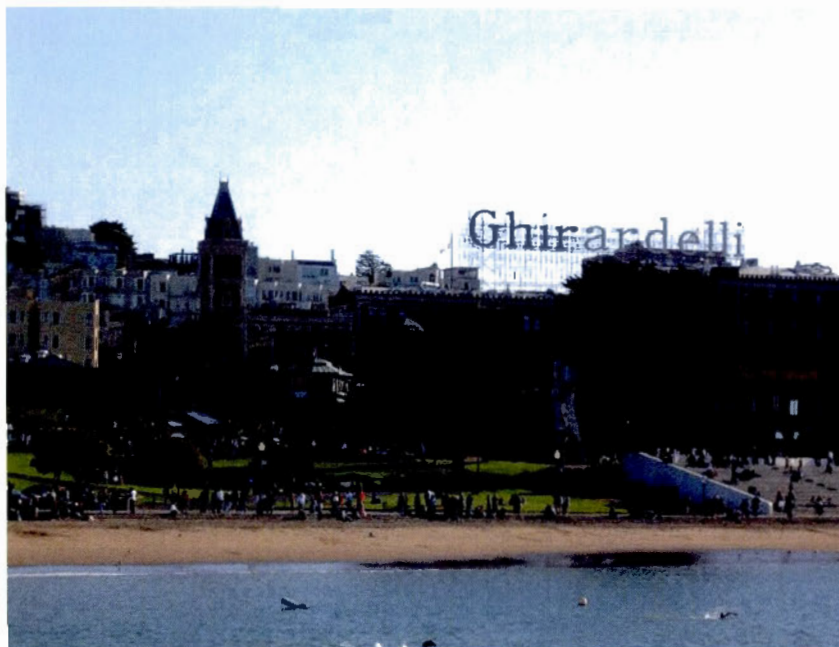
de ce paysage pittoresque, mais aussi de l'odeur de la baie. En marge du secteur, on saisit pleinement la valeur échappatoire du bord de l'eau.



**Figure 7.25 Espace vert d'*Aquatic Park***  
Photo par l'auteure, mars 2013



**Figure 7.26 Plage d'*Aquatic Park***  
[http://foundsf.org/index.php?title=Aquatic\\_Park\\_and\\_Maritime\\_Museum](http://foundsf.org/index.php?title=Aquatic_Park_and_Maritime_Museum)



**Figure 7.27 *Aquatic Park***  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1387296&langid=5>

Si les arbres demeurent peu abondants dans l'ensemble du secteur, l'aménagement paysager est toutefois très abondant, bien entretenu, taillé et maîtrisé dans les portions est et ouest. Ce dernier participe d'ailleurs à l'ambiance maritime du site en arborant des figures typiques.



**Figure 7.28 Aménagement paysager à saveur maritime**  
<http://leolaksi.wordpress.com/tag/san-francisco/>

#### 7.1.1.7 Un espace contrôlé et sécurisant

Le *Pier 39* étant une zone touristique hautement fréquentée, la sécurité s'y trouve accrue. On y retrouve en effet un bon nombre de gardes de sécurité, habillés en uniforme et munis d'appareils audio, qui assurent la sécurité du site. Si aucun sans-abri ou mendiant n'ont été aperçu sur le site du *Pier 39*, ces derniers apparaissent toutefois peu à peu à sa sortie, notamment le long de la rue Jefferson et dans *Aquatic*



*Park*. Malgré le fait que la sécurité soit moins présente, voire quasi absente à l'extérieur du *Pier 39*, le calme et l'ordre règnent tout de même dans les alentours.

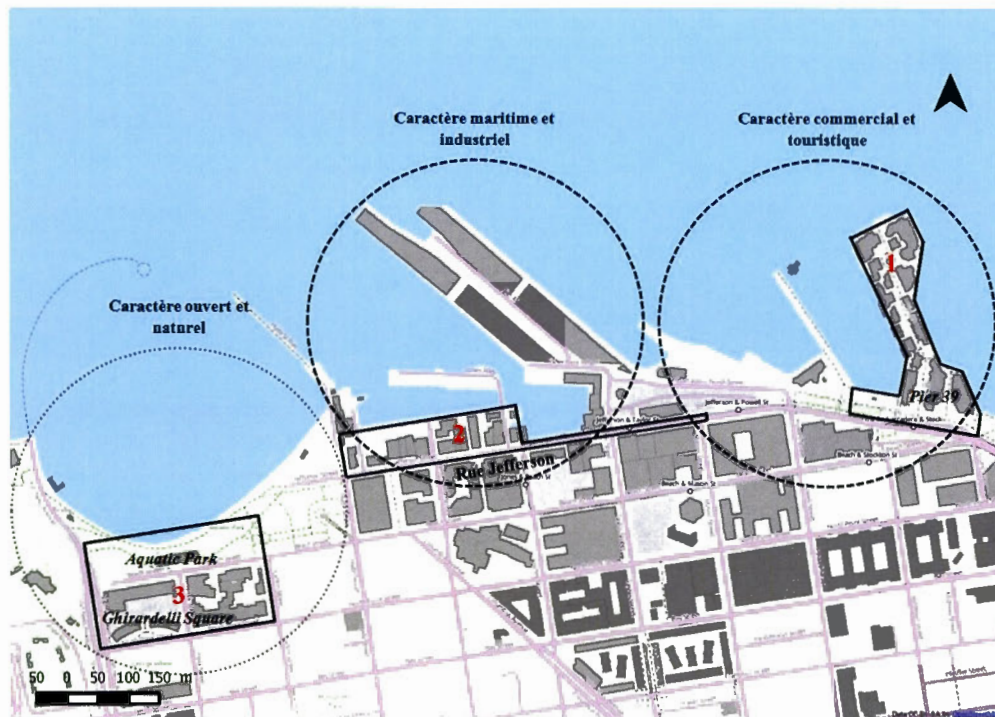
#### 7.1.1.8 Un secteur, trois ambiances

D'un point de vue sensoriel, on détecte grosso modo trois ambiances distinctes au sein du secteur de *Fisherman's Wharf*. Le *Pier 39* offre dans un premier temps un paysage transformé fortement animé, amusant, quoiqu'aseptisé, ainsi que des odeurs festives familières. La vue peut toutefois être critiquable ou laisser de marbre pour celui à qui le spectacle ne plaît pas. Les rues centrales, également très animées, offrent l'opportunité aux marcheurs de profiter des vieux entrepôts traditionnels et de la convivialité des restaurants ouverts sur la rue, de s'imprégner des traditions culinaires ayant traversé les générations et des odeurs plaisantes qui les accompagnent. Les travaux de revitalisation de la rue Jefferson et les commerçants de produits souvenirs contribuent toutefois à gommer l'authenticité du paysage à cette hauteur. Finalement, le secteur d'*Aquatic Park* offre un accès visuel complet, une vue imprenable sur le paysage naturel de la baie ainsi que sur le *Golden Gate Bridge* et la tranquillité, l'agrément et le charme d'une superficie d'eau et d'un grand espace ouvert, gazonné et sablonneux. La vue, les sons et les odeurs, sans intermédiaires ni artifices, permettent d'établir un rapport particulier avec l'environnement naturel.

Somme toute, la traversée du secteur offre de curieux contrastes morphologiques. Le secteur se distingue en effet par trois espaces au caractère fort différent, caractérisés par des nuances architecturales et une diversité des modes d'occupation du sol, tantôt commercial et touristique, tantôt industriel.

### 7.1.1.9 L'observation des pratiques : trois aires distinctes

Selon Bassand et al. (2001), les pratiques des usagers, des habitants et des citoyens font office de baromètre du succès d'un espace public. Afin de déceler et d'analyser les pratiques associées au secteur, des points d'observation ont d'abord été établis en fonction des informations issues des recherches documentaires. Rappelons que ces dernières nous ont permis de diviser le secteur de *Fisherman's Wharf* en deux grands ensembles distincts, l'un étant caractérisé par son caractère commercial et touristique et l'autre par son caractère maritime et industriel. L'expérience terrain nous a toutefois amené à établir un troisième point d'observation, dans la mesure où la portion la plus à l'ouest possède des particularités morphologiques intéressantes et différentes des autres sections du secteur.



**Figure 7.29 Principaux points d'observation**  
Marilyne Gaudette, 2014

#### 7.1.1.10 Achalandage : un important contraste spatial et temporel

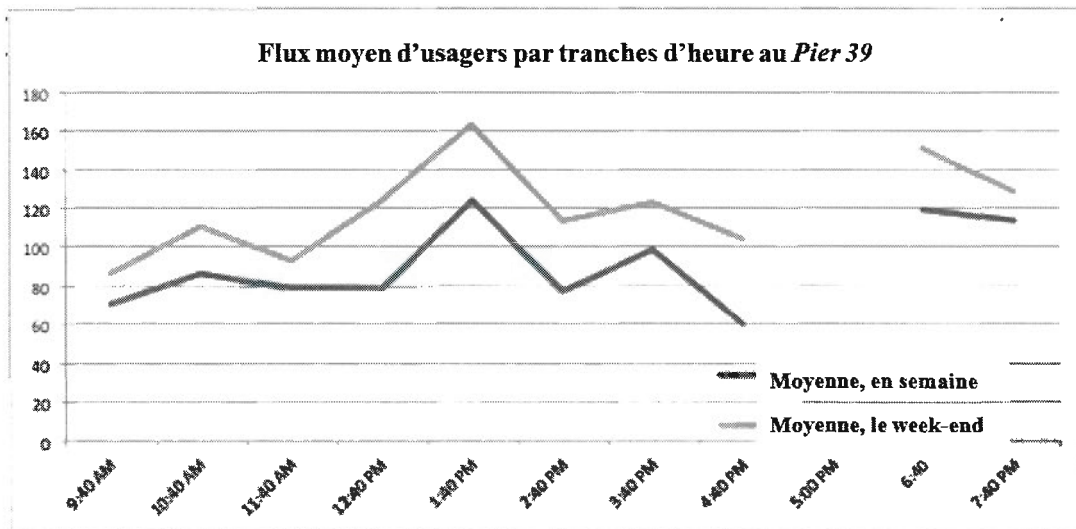
Malgré les difficultés techniques<sup>43</sup>, il a été possible de déterminer et d'analyser, de façon approximative, l'achalandage du site, de même que ses fluctuations journalières et hebdomadaires. Une source complémentaire a cependant pu être utilisée afin d'appuyer notre propos et d'être en mesure de spécifier certaines données. L'étude réalisée par Sindorf et Dancu (2011), portant sur la caractérisation des usagers et l'achalandage de l'ensemble de la portion nord du front d'eau, a en ce sens été utile.

L'observation terrain a dans un premier temps permis de déceler une différenciation spatiale de l'achalandage général du secteur de *Fisherman's Wharf*. En effet, nous avons noté une décroissance graduelle de l'achalandage de l'est vers l'ouest. Beaucoup plus animé et achalandé, le *Pier 39*, avec ses milliers de visiteurs journaliers<sup>44</sup> (Sindorf et Dancu, 2011), détonne avec la tranquillité du secteur d'*Aquatic Park*. Nous avons ensuite constaté un contraste notable entre les jours de semaine et de week-end, mais aussi en fonction des heures du jour. En effet, l'achalandage est d'abord beaucoup plus important les samedis et dimanches, à tel point qu'il devient même difficile de circuler au *Pier 39* et sur la rue Jefferson sans être bousculé, et ce, plus particulièrement sur l'heure du midi et en début d'après-midi. L'étude souligne en effet que le « sidewalk traffic was fairly constant throughout the day, with a peak at lunchtime » (Sindorf et Dancu, 2011, p. 5). Sindorf et Dancu (2011) spécifient d'ailleurs que les « weekday and weekend patterns were the same, with more people on weekends » (Sindorf et Dancu, 2011, p. 15).

---

<sup>43</sup> Rappelons que le nombre exact d'usagers a été impossible à déterminer, attendu que le décompte précis était un exercice nécessitant une équipe complète d'enquêteurs. L'expérience terrain a toutefois permis de déceler un nombre approximatif d'utilisateurs, établi en fonction de catégories à intervalles assez larges et étendues afin de diminuer la marge d'erreur.

<sup>44</sup> La recension du nombre de visiteurs dans l'étude de Sindorf et Dancu (2011) a révélé que l'achalandage s'élevait à plus de 10 000 personnes par jour les samedis et dimanches.



**Figure 7.30 Flux moyen d'usagers par heure au Pier 39<sup>45</sup>**  
Sindorf et Dancu (2011), adapté par Marilyne Gaudette (2014)

Les données présentées dans l'étude précisent également que l'achalandage du *Pier 39* est 26% plus élevé la fin de semaine et que le soir est 17% moins achalandé que le jour. L'observation terrain et les données de l'étude attestent ainsi le constat selon lequel les temporalités urbaines génèrent des animations fort diverses (Bassand et al., 2001) et ce, pour chacun des sous-secteurs. En effet, le même constat se dessine pour la rue Jefferson et pour le secteur d'*Aquatic Park*. On peut finalement conclure que l'ensemble du secteur est moins animé lorsque l'on se trouve en dehors des heures d'activités. Inégale dans le temps, la fréquentation l'est aussi dans l'espace.

#### 7.1.1.11 Une clientèle largement touristique

La consultation d'ouvrages historiques et d'études urbanistiques réalisées en lien avec le secteur a permis de soulever que le *Pier 39* est reconnu pour être le support d'une

<sup>45</sup> Aucune donnée n'a été recueillie entre 17h et 18h40 (Sindorf et Dancu, 2011).



clientèle majoritairement touristique (Chaline, 1988; Gravari-Barbas, 1998; Rubin, 2003, 2011; San Francisco Planning Department, 2010a; Port of San Francisco, 2013a). Or, le nombre flagrant de touristes s'est également fait sentir via l'observation de l'habillement et de l'attitude des usagers. En effet, les tenues, très décontractées (shorts, bermudas, kangourou, etc.) et les accessoires, comme les appareils photo par exemple, laissaient croire à une clientèle en visite ou en vacance, tandis que leur rythme de déplacement, plutôt lent, laissait deviner que les usagers découvraient et apprivoisaient l'endroit.

Malgré le fait que le *Pier 39* soit considéré comme une attraction touristique à priori familiale (Rubin, 2011; Sindorf et Dancu, 2011), beaucoup plus de groupes d'adultes sans enfants ont été observés. Les enfants demeurent toutefois plus présents dans cette portion que dans le secteur d'*Aquatic Park*. Si les personnes seules étaient peu nombreuses au *Pier 39*, attendu que les groupes de deux à huit personnes ainsi que des couples caractérisaient la majorité des usagers, elles étaient toutefois en plus grand nombre dans le parc et sur la plage. Leur nombre était d'ailleurs plus important sur l'heure du dîner.

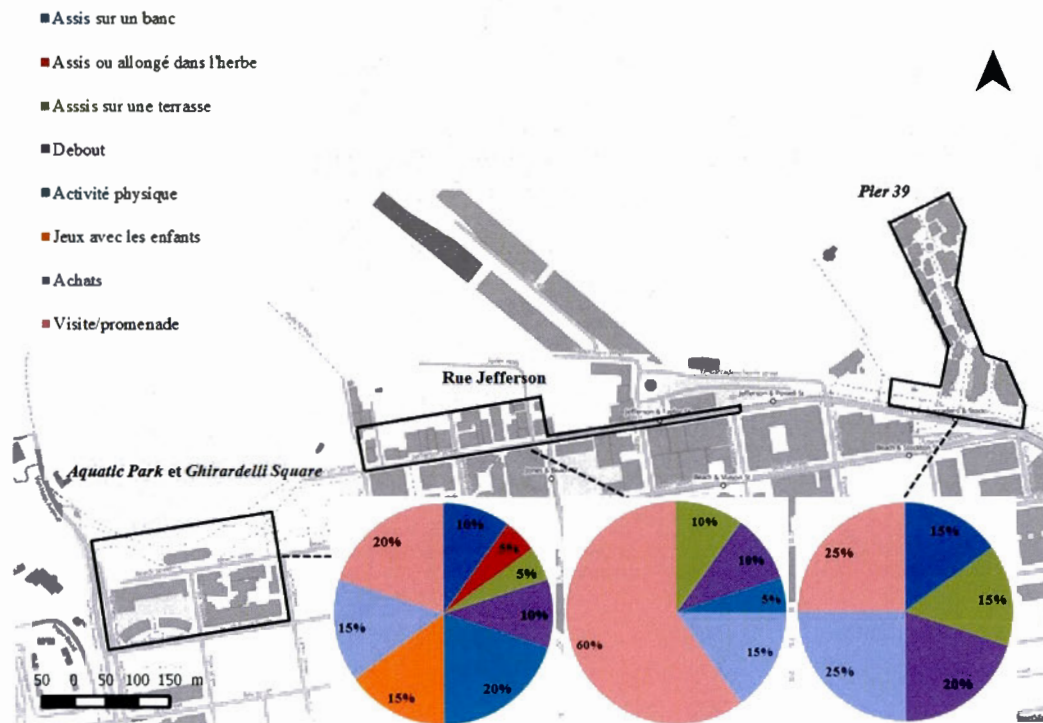
#### 7.1.1.12 Des activités variées

En dépit des problèmes rencontrés en ce qui a trait au calcul du nombre exact d'usagers exerçant les activités observées<sup>46</sup>, nous avons tout de même pu être en mesure de dresser le portrait global des activités exercées par les usagers dans les différentes portions du secteur.

---

<sup>46</sup> Il aurait bien entendu été préférable de déterminer le nombre exact d'individus pour chacune des catégories d'activités. Le décompte des usagers étant encore une fois une tâche trop lourde à réaliser pour une seule personne, nous avons toutefois établi une proportion approximative d'usagers en comparant l'importance que prenaient certaines activités sur d'autres. Les résultats ont été traduits sous forme de graphiques circulaires. Afin d'alléger ces derniers, seules les pratiques les plus prégnantes ont été retenues.





**Figure 7.31 Pratiques observées dans le secteur de *Fisherman's Wharf***  
Marilyne Gaudette, 2014

À première vue, on constate une divergence entre l'est et l'ouest du secteur sur le plan du nombre d'activités recensées, ces dernières étant plus nombreuses et hétérogènes dans le secteur d'*Aquatic Park* et du *Ghirardelli Square*. Si l'on s'attarde plus spécifiquement aux types d'activités recensées, on constate que l'utilisation de l'espace reflète bien la réalité des potentiels et contraintes des différentes portions du secteur. En effet, si le *Pier 39* apparaît comme un espace animé et invitant qui incite les individus à parcourir le quai, à y consommer, à y faire des achats ou à s'y reposer sur l'un des nombreux bancs ou terrasses extérieurs pendant une certaine période de temps, la portion centrale apparaît plutôt comme une zone transitoire, attendu que peu d'activités stationnaires y ont été recensées. La poussière et le bruit excessif causé par les travaux de revitalisation actuels, combinés au manque flagrant de bancs

extérieurs, rendent cet espace rebutant et peu propice à la détente et au repos et incitent les individus à parcourir cet espace rapidement ou à tout simplement à faire demi-tour. En ce qui concerne la portion ouest, de nombreuses activités liées aux loisirs y ont été observées. En effet, cet espace ouvert et paisible apparaît comme un lieu privilégié pour faire une activité physique, jouer avec les enfants et se balader. Or, curieusement, malgré la présence d'un grand espace vert, les activités de détente y demeurent peu nombreuses. On aurait effectivement pensé observer beaucoup plus d'individus s'installer dans l'herbe pour se reposer, faire un pique-nique ou faire de la lecture le temps d'un après-midi. Si on décèle une plus forte variabilité d'activités, rappelons que ces dernières sont toutefois pratiquées par un moins grand nombre d'individus, dans la mesure où cette portion est beaucoup moins achalandée que celle du *Pier 39*.



**Figure 7.31 Activités sur la plage**

[http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Gehl\\_Report\\_P5.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Gehl_Report_P5.pdf)

Grâce aux observations réalisées, on peut conclure que le secteur de *Fisherman's Wharf* est un espace multifonctionnel, mais incohérent et fragmenté. La première portion, fortement exploitée sur le plan touristique, fait ombre aux deux autres sous-secteurs, dont le potentiel en matière de rétention est largement sous-exploité. Ce diagnostic s'applique d'ailleurs de façon plus prononcée à la portion centrale du secteur, qui constitue selon nous le maillon faible et le chaînon manquant dans l'aménagement global du secteur de *Fisherman's Wharf*. Cet espace, peu mis en valeur, fonctionnel et praticable pour le piéton ou le cycliste, limite la circulation et la



déambulation vers l'ouest, ébranlant par le fait même l'attractivité de la zone d'*Aquatic Park* et du *Ghirardelli Square*. Cet espace transitoire déstructuré empêche de voir le site comme un tout et participe ainsi de façon prononcée à la fragmentation du secteur.

### 7.1.2 Secteur *Ferry Building*

En ce qui concerne le secteur du *Ferry Building*, l'observation a d'abord été réalisée à partir de l'embouchure de *Market Street* jusqu'à la *Ferry Plaza*. Nous avons par la suite ratissé les édifices des *Pier 1 1/2*, 3 et 5, ainsi que leur place publique respective, pour finalement nous diriger vers *Rincon Park*.



**Figure 7.32 Secteur *Ferry Building***  
Marilyne Gaudette, 2014

### 7.1.2.1 Morphologie et cadre bâti : monumentalité, cohérence et harmonie

Physiquement, le secteur du *Ferry Building* incarne un point fort du territoire portuaire et urbain. Localisé au centre de la frange littorale, le secteur est également situé à l'embouchure de l'artère structurante de la ville et à l'aboutissement du changement drastique au niveau de la grille de rue, l'axe des rues étant décalé de 45 degrés à la hauteur de *Market Street*. Front d'eau urbain, le secteur s'impose autant, sinon plus, comme front de ville, notamment en raison de la proximité spatiale du centre-ville et de la dominance physique de la tour du *Ferry Building*. En contraste notable avec la hauteur des autres édifices, quant à elle limitée à deux étages, cette dernière s'impose littéralement par sa monumentalité, son originalité architecturale et son volume marquant et procure une image forte au secteur. La localisation géographique privilégiée et le caractère architectural distinct du secteur lui confèrent une visibilité et une centralité certaine, ainsi qu'un caractère unique. Les bâtiments réhabilités qui le composent, soit le *Ferry Building*, l'*Agriculture Building* et sa série de bâtiments de façade (*Pier 11/2, 3 et 5*), incarnent un patrimoine architectural civil et marquent le centre du front d'eau (Port of San Francisco, 2004a). Puisque la plupart des édifices ont été traités de manière similaire et adoptent un style architectural compatible avec celui du *Ferry Building* (United States Department of the Interior, 2006), le secteur est caractérisé par une continuité, une cohérence et une harmonie à l'égard de son cadre bâti.





**Figure 7.33 Neutralité et compatibilité**  
<http://8washington.com/waterfront.php>

#### 7.1.2.2 Accessibilité élargie et circulation aisée

Tout comme le secteur précédent, il est possible d'accéder au site via plusieurs modes de transport. Les autobus, les *streetcars* et les *cablecars*, qui transitent par le même boulevard que la zone d'étude précédente, circulent donc à la même fréquence. En plus des services locaux de transit, le secteur est également desservi par le *Bay Area Rapid Transit* (BART), un système de wagons à traction électrique, majoritairement souterrain, qui dessert l'ensemble de l'agglomération de la baie (San Francisco, Oakland, Berkeley, Fremont, Walnut Creek). Ce système régional offre également plusieurs correspondances avec le *muni Metro*, notamment à la hauteur de *Market Street* et de l'*Embarcadero*, soit à quelques pas du *Ferry Building*. Ce système de métro léger assure quant à lui le transport pour le reste de la ville. Un autre service régional de traversier est également disponible derrière le *Ferry Building* pour les passagers en provenance de Sausalito, Oakland, Alameda, Vellejo et Larkspur. Une dizaine d'aires de stationnement se trouvent également dans le secteur afin

d'accommoder le transport automobile. À ce titre, un service de voiturier est même disponible du lundi au vendredi.

Les édifices du secteur, localisés à l'embouchure de *Market Street*, sont facilement repérables et accessibles. Plusieurs petits îlots doivent toutefois être traversés pour y accéder à pied ou à vélo, principalement en raison de la présence de l'*Embarcadero* et de la *Harry Bridges Plaza*. Si le trafic automobile du boulevard, très dense, peut causer un ralentissement de la circulation piétonne et cycliste, mais aussi rendre l'accès dangereux, ce dernier, combiné à sa promenade, assure toutefois une excellente connexion au secteur.

#### 7.1.2.3 Des services de proximité : des produits alimentaires locaux de qualité

Des services de restauration, d'alimentation et de vente de produits artisanaux sont offerts dans le secteur. Si quelques kiosques extérieurs s'y installent de façon quotidienne et temporaire, comme c'est le cas notamment des kiosques envahissant la place publique de la *Harry Bridges Plaza* ainsi que ceux du *Farmers's Market*, certains sont installés de façon permanente, à l'intérieur du *Ferry Building*.



**Figure 7.34 Kiosques extérieurs, *Harry Bridges Plaza***  
Photo par l'auteur, mars 2013

Au total, 41 commerces occupent l'intérieur et l'extérieur de l'édifice (Finz, Gold et Hu, 2010). Contrairement à certains restaurants de type « chaîne » et aux boutiques de souvenirs classiques et habituelles du *Pier 39*, on y retrouve plutôt des commerces mettant en vedette les produits locaux. En tant que « marketplace » (Ferry Building Equity Office, 2013b), l'endroit regorge de boutiques gourmandes, artisanales et spécialisées, où il est possible de se procurer à la fois des produits de cuisine faits à la main, ou encore des fromages et pains artisanaux, pièces de viande organiques, poissons frais et vins de la région. Axés sur la nourriture et les produits de qualité supérieure, ces types de services attirent sans contredit les *foodies* et *hipsters* de la région, ainsi que des individus plus fortunés, prêts à déboursier pour un produit de qualité.





**Figure 7.35 Aire commerciale du *Ferry Building***

<http://tastertotsla.com/2012/04/18/san-francisco-family-kid-friendly-restaurants-trave/>

Le *Ferry Building* est également l'hôte du *Farmer's Market*, actif les mardis, jeudis et samedis. Si les kiosques de fruits, légumes, herbes, viandes et œufs des fermiers de la région occupent le devant de l'établissement les jours de semaine, ils surplombent également la baie, soit l'arrière du bâtiment, chaque samedi. Les jeudis sont également caractérisés par la présence de *street foods*, journée bien occupée, plus particulièrement à l'heure du lunch, où les marchands de la région préparent des repas chauds et froids pour emporter. Le *Farmer's Market* génère ainsi un flux important de gens, faisant de l'espace un endroit grouillant, animé et extrêmement achalandé. Ainsi, plus que le secteur précédent, les services offerts au *Ferry Building*, semblent autant destinés à une clientèle locale venue s'approvisionner à proximité de son lieu

de travail, qu'à une clientèle touristique, venue découvrir les produits du terroir. Quelques terrasses de restaurants font d'ailleurs directement face à la baie, rendant par le fait même l'expérience sans pareil.



**Figures 7.36 *Farmer's Market***  
Photo par l'auteure, mars 2013



**Figure 7.37 *Farmer's Market***  
Photo par l'auteure, mars 2013

On retrouve également un kiosque intérieur où l'on peut se procurer des billets pour le *ferry* afin de pouvoir transiter au nord de la baie, et quelques kiosques de location de vélos situés à l'extérieur, entre autres devant l'établissement principal et de l'autre côté du boulevard. Ces derniers sont d'ailleurs en moins grand nombre que ceux de la zone précédente. Les stations d'informations sont quasi absentes. Les visiteurs doivent aller à l'intérieur pour avoir des renseignements, rendant ainsi les informations touristiques moins accessibles.



#### 7.1.2.4 Un affichage commercial sobre

L’affichage commercial du secteur diffère largement de celui de *Fisherman’s Wharf*. Plus neutre et sobre, ce dernier est uniforme d’un édifice à un autre et respecte le caractère historique des bâtiments. L’affichage prend la forme de bannières ou de lames, localisées de chaque côté de l’arche principal des bâtiments. Une lame indique également les locataires sur chacun des édifices.



**Figure 7.38 Affichage commercial**

<http://www.sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=354>

La plupart des commerces prenant place à l’intérieur du *Ferry Building* ne profitent d’ailleurs pas d’affiches extérieures sur la façade avant de l’édifice, attendu que seuls les restaurants dont la terrasse débouche directement sur la promenade sont annoncés.

En ce qui concerne le *Ferry Building*, des panneaux historiques prennent également place sur les murs intérieurs de l’édifice. En effet, des photographies historiques

accompagnées de textes explicatifs mettent en vedette les étapes de sa réhabilitation et font valoir la réputation et la notoriété du monument. Les affiches, en fournissant un récit de l'histoire du secteur et de ses principaux édifices, permettent ainsi de découvrir ou de redécouvrir l'histoire de la fondation de la ville.

#### 7.1.2.5 Un mobilier urbain globalement insuffisant

De façon générale, le mobilier urbain et les équipements sont en bonne condition dans l'ensemble du secteur.



**Figures 7.40 Mobilier urbain**

<http://www.sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=354>



**Figure 7.41 Mobilier urbain**

<http://www.sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=354>

Une problématique persiste toutefois au niveau de la *Ferry Plaza* en ce qui a trait à la qualité de l'espace et des infrastructures en place. Loin d'être invitant, le mobilier est pour la plupart couvert de graffitis, endommagé et de faible qualité, tandis que la zone, fortement dégradée, est jonchée de déchets, de cannettes de bière vides et de mégots de cigarette. Son piètre entretien, qui détonne avec le reste du secteur, crée un

effet repoussoir pour les promeneurs et n'incite pas la déambulation. L'espace est ainsi mal exploité.



**Figure 7.42 Ferry Plaza**

<http://www.sfgate.com/bayarea/article/S-F-waterfront-view-obscured-by-blight-4825749.php#photo-5206831>



**Figure 7.43 Ferry Plaza**

<http://www.sfgate.com/bayarea/article/S-F-waterfront-view-obscured-by-blight-4825749.php#photo-5206831>



**Figure 7.44 Ferry Plaza**

<http://www.sfgate.com/bayarea/article/S-F-waterfront-view-obscured-by-blight-4825749.php#photo-5206831>

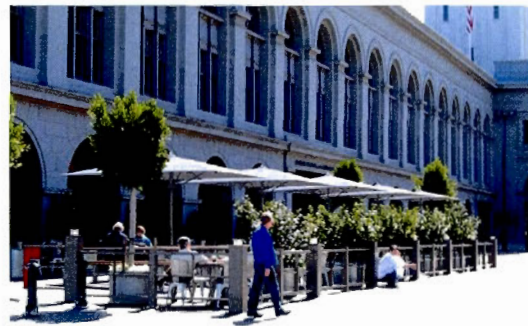
Le reste du mobilier de repos localisé à l'arrière des édifices du secteur, quant à lui attractif et bien entretenu, est toutefois constamment occupé, quel que soit l'heure de



la journée. En l'absence de places assises disponibles, les promeneurs ou les clients des commerces sont contraints à demeurer debout ou à s'appuyer sur une paroi. Les responsables de l'aménagement du port de San Francisco soulèvent à ce titre l'insuffisance du mobilier de repos dans un rapport concernant le design global de l'*Embarcadero* (Port of San Francisco, 2011). Ces espaces conviviaux gagneraient ainsi à disposer de bancs publics supplémentaires, attendu que ces derniers ne sont pas que des lieux à traverser, mais aussi des lieux pour se reposer et admirer la vue sur la baie, lire un livre ou encore échanger avec les autres usagers. Notons également que les tables extérieures, rattachées aux établissements en place, ne sont disponibles que si l'on consomme dans un restaurant. La forte occupation commerciale de l'espace réduit par ailleurs la superficie disponible pour accueillir du mobilier urbain accessible à tous. On retrouve toutefois plusieurs tables dans l'aire de la *Justin Herman Plaza*, mais ces dernières, extrêmement occupées les jours de semaine, sont peu intéressantes d'un point de vue esthétique.



**Figure 7.45 Terrasse de commerce**  
Photo par l'auteure, mars 2013



**Figure 7.46 Terrasse de commerce**  
<http://www.sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=354>



**Figure 7.47 Mobilier urbain**

<http://blog.sfgate.com/parenting/2010/05/19/gone-but-not-forgotten-the-embarcadero-freeway/>

#### 7.1.2.6 Espaces verts attractifs et aménagement paysager discret

Les surfaces gazonnées, attractives d'un point de vue visuel, sont relativement présentes sur le site, mais demeurent concentrées dans deux principaux espaces publics du secteur : *Justin Herman Plaza* et *Rincon Park*. Elles sont donc totalement absentes à proximité immédiate du *Ferry Building*.





**Figure 7.48 Justin Herman Plaza**  
Photo par l'auteur, mars 2013



**Figure 7.49 Rincon Park**  
Photos par l'auteur, mars 2013

L'aménagement paysager est également très peu présent, ce dernier étant concentré à proximité des terrasses de certains restaurants. Le boulevard accueille toutefois une importante rangée de palmiers, devenus véritables symboles de l'*Embarcadero* (R. Corbett, 2007).



**Figure 7.50 Aménagement paysager**  
<http://www.sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=354>



**Figure 7.51 Aménagement paysager**  
<http://www.sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=354>



**Figure 7.52 Aménagement paysager**  
<http://www.sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=354>

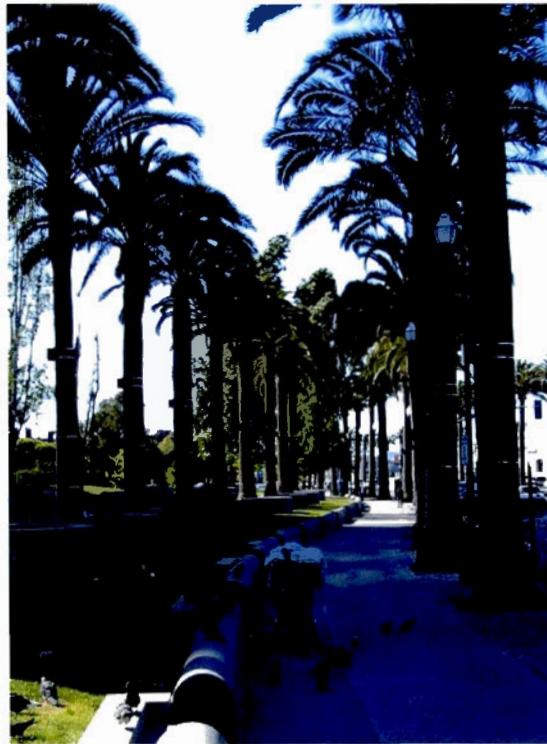
#### 7.1.2.7 Une présence tolérée des groupes marginaux

L'établissement du *Ferry Building* étant un lieu public intérieur hautement fréquenté, les gardes de sécurité s'y trouvent en nombre accru. Ces derniers demeurent toutefois moins visibles à l'extérieur de l'édifice et dans les espaces publics localisés à proximité. Si les groupes dits « nuisibles », dont la présence ou les activités peuvent être considérées comme dérangeantes par la population (Pochon et Schweizer, 2012), sont absents des commerces intérieurs, ils le sont toutefois en grand nombre à l'extérieur. Sans-abris, mendiants et marginaux déambulent, utilisent le mobilier urbain et occupent les quelques espaces verts librement, sans être éjectés du secteur ou être déplacés vers d'autres lieux.



**Figure 7.53 Itinérance**

<http://www.sfgate.com/bayarea/article/Business-owners-craft-plan-for-bocce-ball-courts-3256786.php>



**Figure 7.54 Présence tolérée des sans-abris**

<http://latourfl.com/eng/sanfrancisco/regions/SF/embarcadero/embarcadero.html>



#### 7.1.2.8 Un secteur, trois ambiances

Globalement, trois ambiances sensorielles se dégagent du secteur à l'étude, et ce, malgré la présence de deux types d'espace<sup>47</sup>. Les ambiances sont ainsi davantage modelées en fonction de l'emplacement géographique de ces derniers et moins en fonction de leur nature respective. Sur le plan visuel, le sous-secteur du *Ferry Building* et de la *Ferry Plaza* offre des formes architecturales prestigieuses et des matériaux de construction nobles qui ajoutent à la prestance et à la qualité esthétique de l'espace. Fortement animé en raison de l'attraction générée par les nombreux commerces, l'espace est convivial et chaleureux. Des odeurs particulièrement alléchantes se dégagent par ailleurs de l'espace commercial intérieur permanent, mais aussi de l'espace extérieur, soit lors des jours d'ouverture du *Farmers's Market*. Soulignons cependant qu'il faut se diriger à l'arrière de l'édifice pour admirer le cadre géographique exceptionnel et sentir les odeurs uniques qui se dégagent de la baie. L'horizontalité et la monumentalité de l'édifice forment en effet une importante barrière qui contribue à couper le contact direct avec l'étendue d'eau. En ce qui concerne le sous-secteur de la *Justin Herman* et de la *Harry Bridges Plaza*, une ambiance particulière se dégage aussi de cet espace. Surplombé par des dizaines d'édifices et traversé par un boulevard à la circulation dense, cet espace est extrêmement connecté, voire même envahi par son environnement immédiat. Effectivement, d'un point de vue sensoriel, on se sent submergé par l'immensité des gratte-ciels et les flux et activités émanant d'un centre-ville fortement animé, et ce malgré le caractère ouvert de l'espace. Le son engendré par la circulation automobile et les milliers de passants quotidiens transitant par cette portion fait ainsi partie intégrante de l'ambiance urbaine qui s'y dégage. Finalement, le sous-secteur de *Rincon Park*, dégagé de tout édifice, offre une vue panoramique sur la baie de San

---

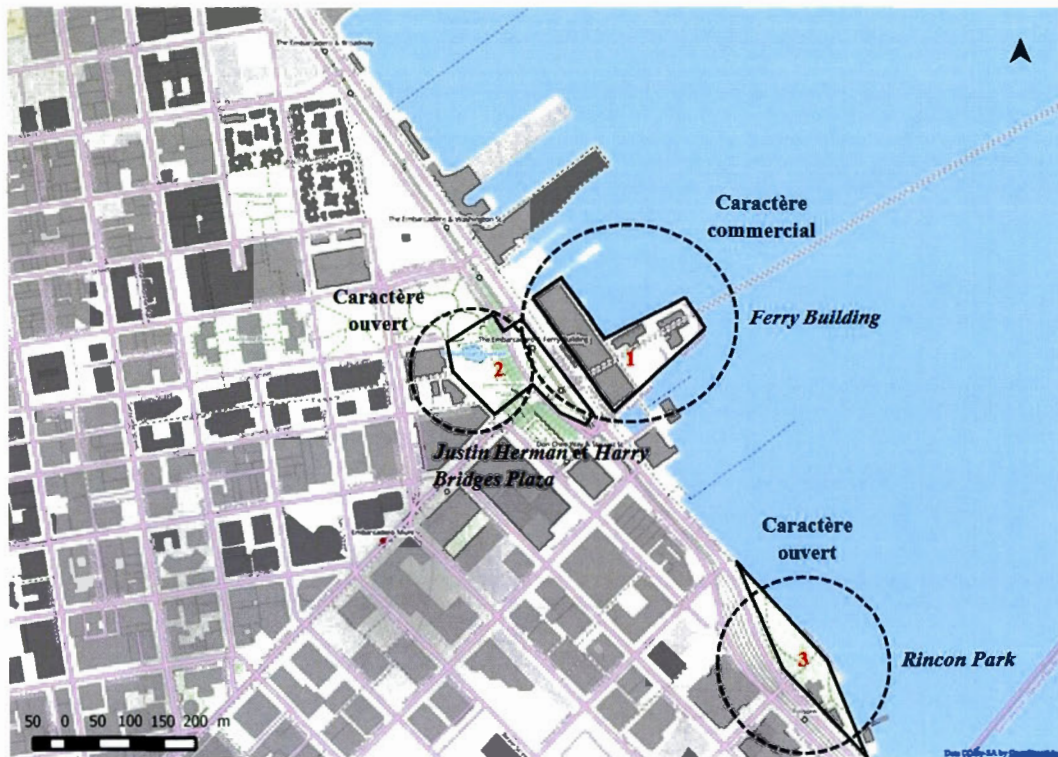
<sup>47</sup> Rappelons que le secteur du *Ferry Building* est caractérisé par deux types d'espace distincts, l'un à caractère commercial (*Ferry Building*) et l'autre à caractère ouvert (*Justin Herman Plaza/Harry Bridges Plaza* et *Rincon Park*).

Francisco, le *Bay Bridge*, *Treasure Island* et les collines de Berkeley. Contrairement à la *Ferry Plaza*, l'espace, globalement peu animé, capitalise sur la proximité immédiate de la baie, permettant par le fait aux individus de se connecter davantage avec cet environnement naturel. Le bruit engendré par la circulation automobile représente cependant une contrainte non négligeable, attendu que le son qui s'en dégage enlève à la sérénité et à la tranquillité de cet espace vert. Ce dernier est donc loin d'avoir les vertus échappatoires du secteur d'*Aquatic Park* dans *Fisherman's Wharf* et ce, malgré son cadre géographique exceptionnel. Globalement, l'espace demeure toutefois attractif.

#### 7.1.2.9 L'observation des pratiques : trois aires distinctes

Trois points d'observation ont été établis en fonction des éléments analysés précédemment afin de déceler les pratiques des usagers du secteur.



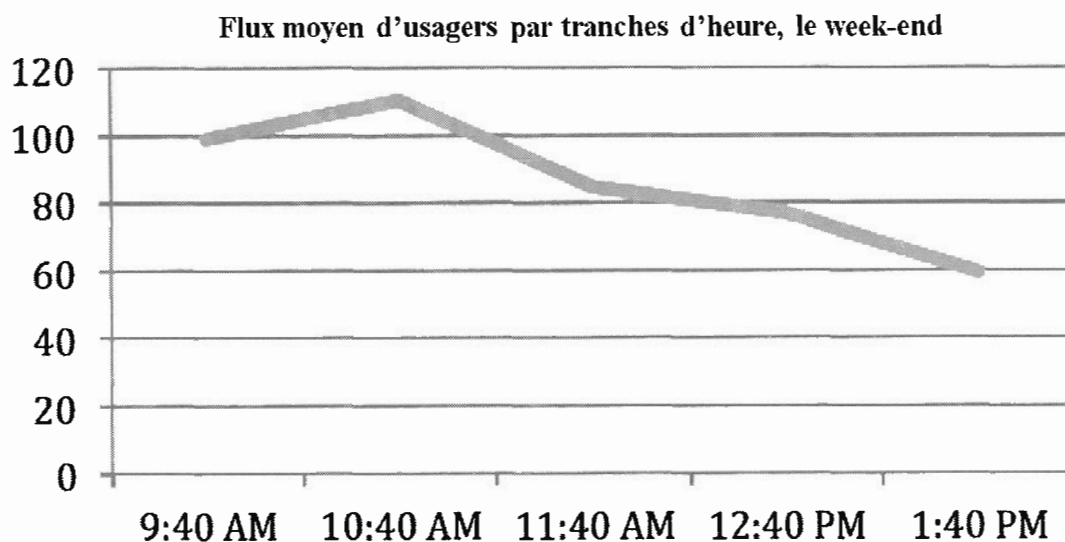


**Figure 7.55 Principaux points d'observation**  
Marilyne Gaudette, 2014

#### 7.1.2.10 Un achalandage séquentiel

L'observation terrain a permis de constater que l'achalandage général du site varie d'un sous-secteur à un autre, dans la mesure où l'afflux d'individus est beaucoup plus important au nord-ouest de l'*Embarcadero* qu'au sud-est<sup>48</sup>. Le *Ferry Building* et ses *plazas* sont ainsi beaucoup plus achalandés que le *Rincon Park*. L'étude réalisée par Sindorf et Dancu (2011), effectuée lors de deux samedis entre 9h30 et 14h, révèle par ailleurs que l'achalandage du *Ferry Building* s'élève à plus de 2 000 personnes au cours de cette période.

<sup>48</sup> Rappelons que le nombre exact d'utilisateurs a été impossible à déterminer, mais qu'une source complémentaire a pu être utilisée afin d'appuyer et d'étayer notre propos.



**Figure 7.56 Flux moyen d'usagers par heure un jour de fin de semaine, secteur *Ferry Building***

Sindorf et Dancu (2011), adapté par Marilyne Gaudette (2014)

On constate une diminution de l'achalandage à partir d'approximativement 11 heures, qui coïncide grossièrement, selon les auteurs, avec les heures d'ouverture du *Farmer's Market*. Ouvert à partir de 8h le week-end, le marché permet ainsi aux locaux de faire leurs courses plus tôt. Si aucune comparaison concrète n'est possible avec les flux moyens d'usagers au cours de la semaine<sup>49</sup>, l'investigation sur le terrain nous a toutefois permis de constater une baisse notable, en semaine, de l'achalandage les jours où le marché extérieur est inactif. En effet, un contraste flagrant sur le plan de l'affluence a pu être décelé entre les lundis, mercredis et vendredis, et les mardis et jeudis, les derniers correspondant aux jours d'ouverture du marché. Les dimanches demeurent tout de même assez achalandés malgré l'absence du *Farmer's Market*. Ce dernier a ainsi un impact notable sur l'affluence d'individus dans le secteur, puisqu'il correspond vraisemblablement à une attraction majeure. Il devient même ardu de circuler sur la promenade de l'*Embarcadero* lors des jours d'ouverture. La semaine,

<sup>49</sup> La recension de l'achalandage réalisée par Sindorf et Dancu (2011) n'a été faite que le week-end.

certaines séquences ont également pu être observées. Effectivement, la période de pointe correspond clairement aux heures du midi.



**Figure 7.57** Affluence générée par le *Farmer's Market*  
Photo par l'auteure, mars 2013

Si les deux *plazas* localisées devant le *Ferry Building* demeurent plus achalandées le week-end, l'observation terrain a toutefois permis de déceler une autre tendance au niveau de la *Justin Herman Plaza* les jours de semaine. Nous avons en effet constaté que du lundi au vendredi, son achalandage était plus important sur l'heure du dîner lors des journées ensoleillées. Plusieurs dizaines de personnes profitent en effet du

beau temps sur les tables de pique-nique ou les structures de béton extérieures le temps d'un repas. La *plaza* demeure relativement déserte le matin, l'après-midi et le soir. Aucune distinction sur le plan de l'achalandage n'a pu être faite en ce qui concerne le *Rincon Park*.

#### 7.1.2.11 Une clientèle locale de travailleurs aisés non négligeable

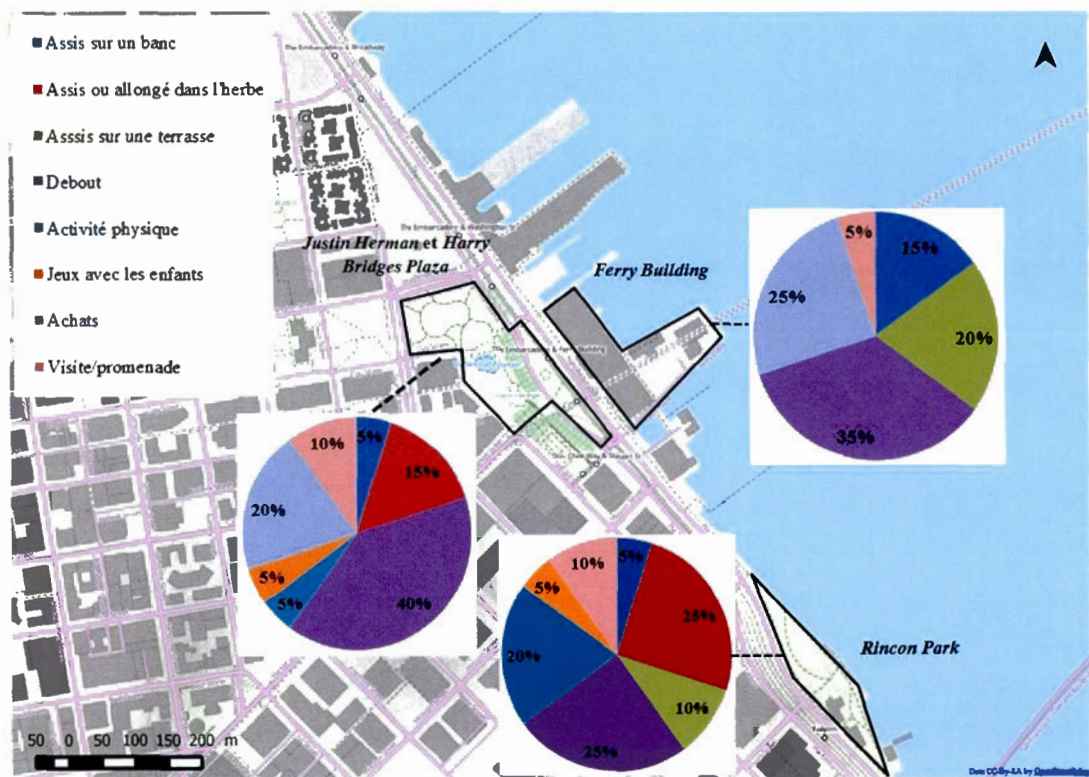
Contrairement au secteur précédent, plusieurs locaux, riverains du secteur, semblent fréquenter le *Ferry Building*. En effet, la présence de travailleurs s'est fait sentir par l'habillement, les accessoires et le rythme des usagers. Vêtus de vestons et de cravates, certains traînaient leur portable et leur porte-documents, et la plupart semblaient pressés et de passage. Le même constat a pu être émis, en semaine, lors des journées actives du *Farmer's Market* (mardi et jeudi), attendu qu'un bon nombre d'individus était vêtu d'une tenue de travail. Le marché semble faire partie prenante d'une routine pour certaines personnes (Duggan, 2013; Finz, Gold et Hu, 2010; Jacobberger, 2012). Le type de nourriture vendu peut également être un élément attractif pour les locaux. Les repas santé, frais et prêts à emporter paraissent en effet plus intéressants que la nourriture festive et la malbouffe du *Pier 39*.

Il a également été possible de constater un nombre beaucoup plus important d'adultes que d'enfants, ce qui ne nous paraît peu surprenant puisque le *Ferry Building* n'est pas reconnu pour être une attraction familiale comme le *Pier 39*. L'étude de Sindorf et Dancu (2011) élève même à 90% le nombre d'adultes fréquentant le site, pour seulement 10% d'enfants. Comparativement au secteur précédent, les groupes d'une à deux personnes caractérisent la majorité des usagers de l'édifice et des *plazas* environnantes.



### 7.1.2.12 Un usage diversifié du secteur

Les proportions approximatives des activités pratiquées dans le secteur du *Ferry Building* nous informent du caractère multifonctionnel de l'espace. Son caractère composite se dévoile et se déploie en effet dans les pratiques qui en sont faites.



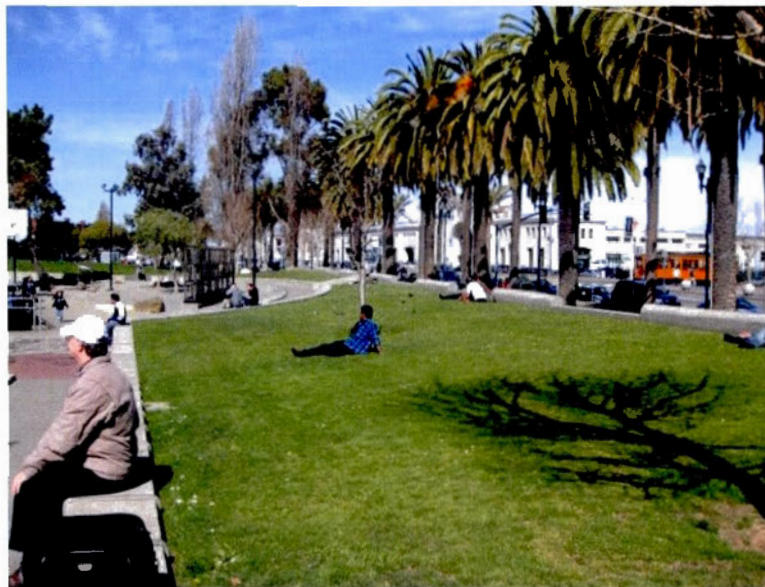
**Figure 7.58 Pratiques observées dans le secteur du *Ferry Building***  
Marilyne Gaudette, 2014

Les différents graphiques nous informent de l'importante part d'individus plus ou moins statiques, en position debout, en attente d'un service quelconque. Le secteur du *Ferry Building* étant un pôle multimodal majeur de la ville, un nombre important d'usagers de transport en commun a pu être aperçu, à toute heure de la journée, sur la *Harry Bridges Plaza*, en attente d'un service de transport en commun. Nombreux



aussi étaient les individus patientant dans une file pour les comptoirs de restauration ou admirant les boutiques artisanales au *Ferry Building* ou la vue dégagée de la baie dans *Rincon Park*.

Il a également été possible de constater que, contrairement au secteur précédent, les individus profitent davantage des zones de repos et des espaces gazonnés du secteur du *Ferry Building*. Si la *Justin Herman Plaza* et *Rincon Park* semblent être des espaces privilégiés pour se reposer, faire une sieste ou lire dans l'herbe, l'arrière du *Ferry Building* semble quant à lui être une place de choix pour admirer la vue de la baie, assis sur l'un des bancs extérieurs ou l'une des terrasses.



**Figure 7.59 Aire de repos, *Justin Herman Plaza***  
Photo par l'auteure, mars 2013

Les emplettes constituent également une activité non négligeable dans le secteur. Deux importantes aires d'achats se dégagent de ce dernier : le *Ferry Building* lui-même ainsi que la *Harry Bridges Plaza*. Si la première est davantage caractérisée par des pratiques liées aux achats de nourriture, la seconde se singularise quant à elle par

les achats de bien artisanaux, comme des bijoux, des toiles et de la poterie, mais aussi de produits souvenirs à l'effigie de la ville.



**Figure 7.60 Kiosques de rue sur la  
*Harry Bridges Plaza***

Photo par l'auteure, mars 2013



**Figure 7.61 Kiosques de rue sur la  
*Harry Bridges Plaza***

Photo par l'auteure, mars 2013

Pour finir, l'expérience terrain nous a permis de souligner que les activités sportives occupent une place relativement importante dans *Rincon Park*. Alors qu'un nombre important de joggeurs et de cyclistes transite par l'*Embarcadero*, plusieurs d'entre eux s'arrêtent dans le parc pour prendre une pause, se reposer ou encore s'abreuver avant de repartir de plus belle. Plusieurs sessions d'étirements, de yoga et d'entraînement physique extérieur y ont d'ailleurs lieu et attirent un nombre considérable de personnes. Les pratiquants de sports de glisse, plus particulièrement les skateurs, trouvent quant à eux leur compte à la *Harry Bridges Plaza* et la *Justin Herman Plaza*. Souvent contraints de quitter les lieux dans les endroits publics, on constate qu'ici, ces derniers ont le droit de pratiquer leur sport librement. Quelques petites structures de métal, dont certaines en forme d'animaux aquatiques, sont toutefois présentes sur les structures de béton le long de l'*Embarcadero* pour limiter, voire empêcher certaines pratiques sportives.



**Figure 7.62** Skateurs de la *Harry Bridges Plaza*

<http://www.flickr.com/photos/roijoy/6717941845/>



**Figure 7.63** Cyclistes de l'*Embarcadero*

Photo par l'auteure, mars 2013



**Figure 7.64** Structures de métal visant à décourager les pratiquants de sports de glisse

<http://blog.istia.tv/2011/12/embarcadero-skate-stoppers.html>



**Figure 7.65** Structures de métal visant à décourager les pratiquants de sports de glisse

<http://untappedcities.com/2011/12/02/architecture-spotlight-freeway-demolition-and-public-open-space/>



### 7.1.3 Deux secteurs contrastés

L'investigation sur le terrain et le parcours attentif de chacun des secteurs requalifiés a rendu compte de plusieurs disparités sur le plan de leur morphologie respective, des services et de l'ambiance qui y prévalent, mais a aussi permis de dresser le portrait global des zones problématiques et des contraintes spatiales, tout comme des zones de qualité de chacun des sites à l'étude. Penchons-nous maintenant sur le discours des usagers et non-usagers afin d'être en mesure de mettre en lien les potentiels et contraintes des espaces avec la manière dont ils sont pratiqués et perçus.

## 7.2 Les résultats des questionnaires

La relation des citoyens au front de mer est analysée de deux différentes façons, soit d'un point de vue objectif et subjectif. Construits en fonction des thèmes principaux de la recherche, les questionnaires sont par conséquent présentés en deux sections distinctes afin de faciliter l'examen des pratiques et des représentations et ainsi être en mesure d'analyser le potentiel de reterritorialisation des projets de requalification urbaine des deux zones à l'étude. Mais d'abord, exposons le portrait global du profil des répondants pour chacun des secteurs afin de permettre une analyse plus fine des résultats issus de la distribution des questionnaires.

### 7.2.1 Le profil des répondants

L'identification du profil des répondants s'avère être une démarche essentielle à la compréhension et l'analyse des pratiques et des représentations puisque ces dernières sont susceptibles de diverger d'un individu à un autre en fonction de certains facteurs : le genre des répondants, leur âge, leur revenu annuel, leur occupation, leur

niveau d'étude ainsi que leur lieu de résidence. En plus de présenter le profil global de l'ensemble des répondants pour chacun des secteurs à l'étude, nous avons également dressé un portrait détaillé des enquêtés ayant affirmé être usager ou non des sites afin de mettre en lumière leur caractère distinctif. Au total, trois catégories de répondants sont donc exposées et caractérisées : l'ensemble des répondants, les usagers et les non-usagers.

#### 7.2.1.1 Compilation du profil des répondants, secteur *Fisherman's Wharf*

La compilation des 45 questionnaires distribués pour la zone de *Fisherman's Wharf* indique dans un premier temps que 69% des individus interrogés ont affirmé fréquenter le secteur, tandis 31% de ceux-ci ont déclaré le contraire.

**Tableau 7.1 Compilation des usagers et non-usagers pour le secteur de *Fisherman's Wharf***

Secteur <i>Fisherman's Wharf</i>			
Usagers		Non-usagers	
31/45	69%	14/45	31%

En ce qui concerne le genre et les tranches d'âge des individus interrogés, le même profil se dessine pour les trois catégories de répondants. En effet, si la proportion hommes/femmes est approximativement la même pour l'ensemble de ces derniers, usagers ou non du secteur, le groupe des 36 à 45 ans demeure le plus représenté de l'échantillon global et des deux autres catégories de répondants, suivi par celui des 18 à 25 ans. Le secteur semble ainsi attirer une clientèle assez large. Aucune tendance particulière ne semble se dégager du profil des usagers et non-usagers en ce qui a trait à l'âge des enquêtés.



**Tableau 7.2 Âge des répondants**

Tranches d'âge	Ensemble des répondants		Usagers		Non-usagers	
18 à 25 ans	11/45	24%	8/31	26%	3/14	21%
26 à 35 ans	7/45	16%	5/31	16%	2/14	14%
36 à 45 ans	14/45	31%	9/31	29%	5/14	36%
46 à 55 ans	8/45	18%	6/31	19%	2/14	14%
56 ans et plus	5/45	11%	3/31	10%	2/14	14%

Les revenus annuels les plus représentés de l'ensemble des répondants correspondent aux tranches les plus élevées, soit les revenus de 50 000\$ et plus par année (40%) ainsi que ceux allant de 41 000\$ à 49 999\$ (22%). Les autres groupes, nettement moins représentés, constituent moins de 40% de l'échantillon total. Le profil de revenu des usagers et non-usagers du site correspond sensiblement aux mêmes résultats. Notons cependant que ce phénomène est encore plus exacerbé en ce qui concerne les non-usagers, attendu que les deux tranches de revenu les plus élevées correspondent à elles seules, à 71% de l'échantillon.

**Tableau 7.3 Revenu des répondants**

Revenu annuel	Ensemble des répondants		Usagers		Non-usagers	
15 000\$ ou moins	2/45	4%	0/31	0%	2/14	14%
Entre 16 000\$ et 24 999\$	4/45	9%	3/31	10%	1/14	7%
Entre 25 000\$ et 30 999\$	6/45	13%	6/31	19%	0/14	0%
Entre 31 000\$ et 40 999\$	5/45	11%	4/31	13%	1/14	7%
Entre 41 000\$ et 49 999\$	10/45	22%	7/31	23%	3/14	21%
50 000\$ ou plus	18/45	40%	11/31	35%	7/14	50%

Ces résultats semblent à priori concorder avec le niveau de revenu moyen des résidents de *North Beach*, le quartier dans lequel s'insère le secteur de *Fisherman's Wharf*, dans la mesure où la moyenne de revenu annuel par habitant correspond à 57 906\$ (San Francisco Planning Department, 2011b).

L'occupation ainsi que le niveau d'étude des répondants appuient la prépondérance des tranches de revenu les plus élevées, puisque 69% du total des répondants, 71% des usagers et 64% des non-usagers, occupent un emploi à temps plein<sup>50</sup>. Le nombre d'étudiants, de retraités et de travailleurs à temps partiel demeure très faible dans l'ensemble des catégories de répondants. Plus de 70% des enquêtés, toutes catégories confondues, affirment également avoir complété des études universitaires. Ces résultats montrent ainsi une grande disparité sur le plan des niveaux de formation des répondants, étant donné que les individus ayant suivi uniquement la scolarité obligatoire sont fortement sous-représentés.

À première vue, on constate un certain équilibre en ce qui concerne les lieux de résidence de l'échantillon global des répondants puisque la distribution des individus en provenance de la ville ou de la région est assez proportionnelle à celle des répondants provenant de l'extérieur. Or, lorsque l'on se penche plus particulièrement sur les usagers et les non-usagers, on remarque un fort contraste entre les résultats compilés des deux catégories d'enquêtés. Effectivement, notons tout d'abord que la plupart des usagers interrogés (71%) habite à l'extérieur de San Francisco, tandis que la nette majorité des non-usagers (86%) correspond quant à elle aux résidents de la ville ou de la région.

---

<sup>50</sup> Un emploi à temps plein assure, à de rares exceptions près, un revenu plus élevé qu'un emploi à temps partiel.

Tableau 7.4 Lieu de résidence des répondants

Lieu de résidence	Ensemble des répondants		Usagers		Non-usagers	
<b>San Francisco</b>	<b>19/45</b>	<b>42%</b>	<b>8/31</b>	<b>26%</b>	<b>11/14</b>	<b>79%</b>
<i>Financial District</i>	3/19	16%	1/8	13%	2/11	18%
<i>Laurel Heights</i>	1/19	5%	1/8	13%	0/11	0%
<i>Mission Bay</i>	4/19	21%	2/8	25%	2/11	18%
<i>North Beach</i>	1/19	5%	0/8	0%	2/11	18%
<i>South Beach</i>	2/19	11%	0/8	0%	2/11	18%
<i>South of Market</i>	3/19	16%	2/8	25%	1/11	9%
<i>Tenderloin</i>	1/19	5%	1/8	13%	0/11	0%
<i>The Castro</i>	1/19	5%	0/8	0%	1/11	9%
Sans mention	2/19	11%	1/8	13%	1/11	9%
<b>Région de la baie</b>	<b>2/45</b>	<b>4%</b>	<b>1/31</b>	<b>3%</b>	<b>1/14</b>	<b>7%</b>
Oakland	2/2	100%	1/1	100%	1/1	100%
<b>Extérieur</b>	<b>24/45</b>	<b>53%</b>	<b>22/31</b>	<b>71%</b>	<b>2/14</b>	<b>14%</b>
Amérique du Nord	17/24	71%	15/22	68%	2/2	100%
Europe	3/24	13%	3/22	14%	0/2	0%
Océanie	2/24	8%	2/22	9%	0/2	0%
Sans mention	2/24	8%	2/22	9%	0/2	0%

Il est également intéressant de souligner que 58% des individus interrogés demeurant à San Francisco (11/19) ne fréquentent pas le secteur. Ces résultats laissent dès lors supposer que le secteur de *Fisherman's Wharf* repousse une part non négligeable de locaux et attire une clientèle fortement touristique, nous informant ainsi, dans une certaine mesure, de la clientèle du secteur. Au vu de ces résultats, un questionnement central peut être soulevé : pourquoi les résidents ne semblent-ils pas s'approprier le secteur? Si les observations terrain ont permis de jeter les bases de ce clivage résidents/touristes, la compilation des résultats issus des questionnaires nous éclairera sans doute davantage.

### 7.2.1.2 Compilation du profil des répondants, secteur *Ferry Building*

La compilation des 50 questionnaires distribués pour la zone du *Ferry Building* indique dans un premier temps que la presque totalité des répondants a affirmé fréquenter le site. Les caractéristiques des usagers correspondent ainsi sensiblement à celles de la distribution globale des enquêtés. Au total, seulement quatre répondants ont affirmé ne pas fréquenter le secteur. Si cette information semble, de prime abord, peu pertinente<sup>51</sup>, elle se montre toutefois fort intéressante si on la compare à l'ensemble des enquêtés puisqu'elle permet de mettre en valeur la forte attractivité du secteur. La faible proportion de non-usagers par rapport à l'ensemble des répondants nous permet en effet de spéculer que le secteur du *Ferry Building* est généralement plus apprécié que le secteur précédant, qui cumulait quant à lui un nombre beaucoup plus important de non-usagers.

**Tableau 7.5 Compilation des usagers et non-usagers pour le secteur du *Ferry Building***

<b>Secteur <i>Ferry Building</i></b>			
<b>Usagers</b>		<b>Non-usagers</b>	
46/50	92%	4/50	8%

Encore une fois, la proportion hommes/femmes est approximativement équivalente en ce qui concerne l'échantillon global de répondants, mais aussi en ce qui a trait plus spécifiquement aux usagers et non-usagers. Pour les deux premières catégories d'enquêtés, les 18 à 25 ans, les 36 à 45 ans ainsi que les 46 à 55 ans sont les tranches d'âge les plus représentées. Les autres catégories sont quant à elles sous-représentées.

<sup>51</sup> En raison du petit échantillon de non-usagers, le profil de cette catégorie de répondants est peu pertinent.

Les trois quarts des non-usagers interrogés sont quant à eux situés dans les deux tranches d'âge les plus jeunes.

**Tableau 7.6 Âge des répondants**

Tranches d'âge	Ensemble des répondants		Usagers		Non-usagers	
18 à 25 ans	17/50	34%	15/46	33%	2/4	50%
26 à 35 ans	7/50	14%	6/46	13%	1/4	25%
36 à 45 ans	13/50	26%	13/46	28%	0/4	0%
46 à 55 ans	10/50	20%	9/46	20%	1/4	25%
56 ans et plus	3/50	6%	3/46	7%	0/4	0%

En ce qui a trait au revenu annuel, les répondants ayant un revenu supérieur à 50 000\$ sont nettement plus représentés que les tranches de revenu inférieures. Or, lorsque l'on s'attarde à la distribution des non-usagers, on constate que les tranches de revenu annuel les plus représentées de l'échantillon se situent sous la barre des 40 999\$. Capital économique semble rimer, dans une certaine mesure, avec fréquentation du secteur. Mentionnons également que si la plupart d'entre eux affirment être travailleurs à temps plein (75%), ces derniers n'ont toutefois complété que des études secondaires<sup>52</sup>.

<sup>52</sup> Le très petit nombre de répondants dans cette catégorie rend toutefois leur profil peu significatif.



Tableau 7.7 Revenu des répondants

Revenu annuel	Ensemble des répondants		Usagers		Non-usagers	
15 000\$ ou moins	4/50	8%	4/46	9%	0/4	0%
Entre 16 000\$ et 24 999\$	6/50	12%	4/46	9%	2/4	50%
Entre 25 000\$ et 30 999\$	4/50	8%	4/46	9%	0/4	0%
Entre 31 000\$ et 40 999\$	6/50	12%	4/46	9%	2/4	50%
Entre 41 000\$ et 49 999\$	8/50	16%	8/46	17%	0/4	0%
50 000\$ ou plus	22/50	44%	22/46	48%	0/4	0%

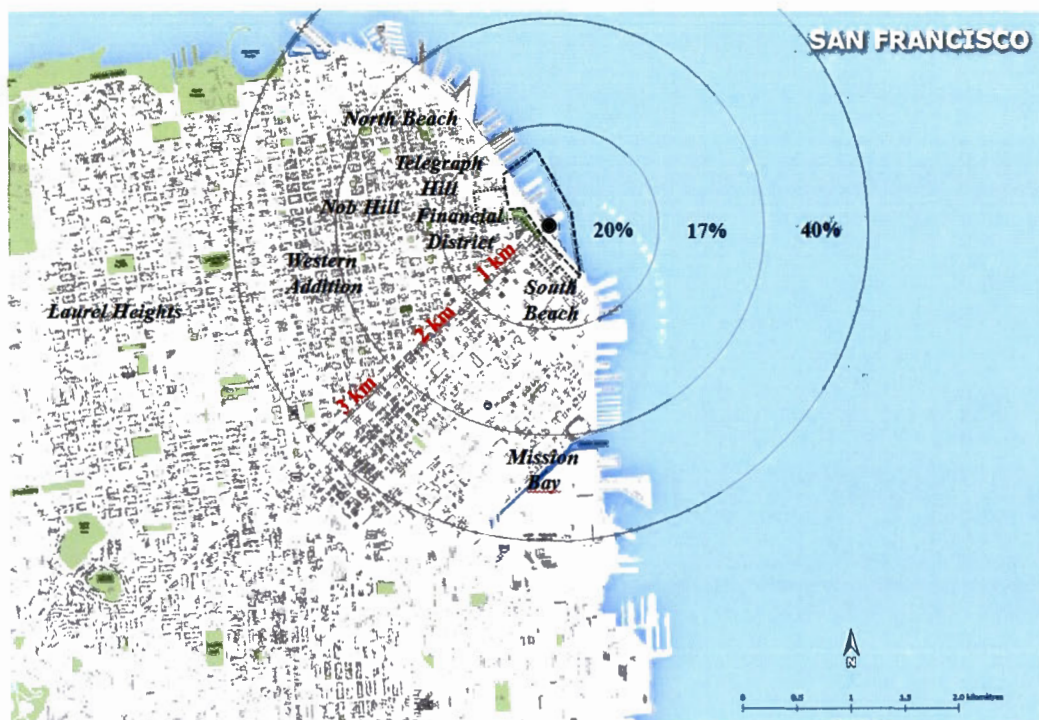
Tout comme les non-usagers, le trois quarts des usagers occupent un emploi à temps plein. Les occupations correspondant à des revenus moins élevés sont quant à elles moins représentées (14% des répondants sont étudiants, 6% sont travailleurs à temps partiel et 2% sont retraités ou ont une occupation autre). La presque totalité de l'échantillon global de répondants a quant à elle complété des études universitaires (86%), engendrant encore une fois une surreprésentation des niveaux de formation les plus élevés.

En ce qui concerne les lieux de résidence de l'ensemble des répondants, on remarque que plus de la moitié de ces derniers réside à San Francisco (54%), 14% d'entre eux habitent la région de la baie (Oakland), tandis que 32% proviennent de l'extérieur. Il est également intéressant de souligner que, contrairement au secteur précédent, seulement 11% des résidents interrogés (3/27) ne fréquentent pas le secteur du *Ferry Building*. Ces résultats laissent dès lors supposer que le site semble plaire aux locaux. Notons finalement que les non-usagers de l'échantillon proviennent exclusivement de la ville ou de la région.

Tableau 7.8 Lieu de résidence des répondants

Lieu de résidence	Ensemble des répondants		Usagers		Non-usagers	
<b>San Francisco</b>	<b>27/50</b>	<b>54%</b>	<b>24/46</b>	<b>52%</b>	<b>3/4</b>	<b>75%</b>
<i>Financial District</i>	2/50	4%	2/46	4%	0/4	0%
<i>Laurel Heights</i>	1/50	2%	1/46	2%	0/4	0%
<i>Mission Bay</i>	12/50	24%	11/46	24%	1/4	25%
<i>Nob Hill</i>	1/50	2%	1/46	2%	0/4	0%
<i>North Beach</i>	3/50	6%	3/46	7%	0/4	0%
<i>South Beach</i>	4/50	8%	4/46	9%	0/4	0%
<i>Telegraph Hill</i>	1/50	2%	1/46	2%	0/4	0%
<i>Tenderloin</i>	2/50	4%	0/46	0%	2/4	50%
<i>Western Addition</i>	1/50	2%	1/46	2%	0/4	0%
<b>Région de la baie</b>	<b>7/50</b>	<b>14%</b>	<b>6/46</b>	<b>13%</b>	<b>1/4</b>	<b>25%</b>
Berkeley	2/50	4%	2/46	4%	0/4	0%
Oakland	5/50	10%	4/46	9%	1/4	25%
<b>Extérieur</b>	<b>16/50</b>	<b>32%</b>	<b>16/46</b>	<b>35%</b>	<b>0/4</b>	<b>0%</b>
Amérique du Nord	11/50	22%	11/46	24%	0/4	0%
Europe	1/50	2%	1/46	2%	0/4	0%
Océanie	1/50	2%	1/46	2%	0/4	0%
Sans mention	3/50	6%	3/46	7%	0/4	0%

Puisque la majorité de la clientèle du secteur (65%) semble composée de résidents de la ville et de la région, il nous semble pertinent d'établir le rayonnement d'attractivité du secteur, à l'aide de rayons d'un kilomètre.



**Figure 7.66 Rayon d'attractivité du secteur du *Ferry Building***  
Marilyne Gaudette, 2014

La carte ci-dessus nous permet de constater que la moitié des usagers du site sont des habitants des quartiers jouxtant le secteur, localisés à moins de trois kilomètres de distance<sup>53</sup>. S'il est encore trop tôt pour le dire, la proximité de l'habitat semble toutefois avoir une influence sur la fréquentation des lieux. Les résultats des questionnaires pourront sans aucun doute nous éclairer sur ce point.

<sup>53</sup> Les résultats ont été comptabilisés sur le nombre total d'usagers résidants à San Francisco ou dans la région de la baie (sur 30).

### 7.2.1.3 Biais du profil des répondants

À la lumière de ces résultats, on constate que les répondants bénéficiant de revenus plus élevés (entre 41 000\$ et 49 999\$, 50 000\$ ou plus) sont surreprésentés, et ce, pour les deux secteurs à l'étude. Cette surreprésentation peut potentiellement s'expliquer par trois facteurs. D'abord, si l'on tient compte de la moyenne des revenus annuels par habitant pour la région de San Francisco, on constate que cette dernière est d'ores et déjà plus élevée qu'ailleurs. En effet, selon le *United State Census Bureau* (2013), cette donnée se situe à 47 278\$ pour l'année 2012 en ce qui concerne San Francisco, tandis que la moyenne californienne s'établit à 29 551\$. La moyenne par ménage s'élève quant à elle à 73 802\$ pour San Francisco et à 61 400\$ pour la Californie. En comparaison, l'Institut de la statistique du Québec (2013) indique quant à elle que la moyenne de revenu annuel par habitant s'établit à 26 567\$ pour la région de Montréal en 2010. Hormis cet argument statistique, on peut également penser à une explication circonstancielle, dans la mesure où nous aurions tout simplement interrogé, par pur hasard, des individus aux revenus plus élevés. Finalement, cette distorsion pourrait également s'expliquer par le fait que les sites, localisés à proximité de milieux aisés, incitent peut-être des individus plus nantis à venir y déambuler ou y consommer. Peu importe l'explication, il est clair, après expérience, que les catégories auraient dû être mieux distribuées.

Malgré cet important biais, les revenus des répondants apparaissent tout de même révélateurs dans le contexte du questionnaire actuel. Si, au départ, cet indicateur devait servir au recoupement de certaines données dans le but de vérifier la possible variation des pratiques et des représentations en fonction du revenu des enquêtés, la prépondérance des tranches de revenu les plus élevées a freiné nos ambitions de départ. Les informations tirées du profil des répondants nous semblent par ailleurs amplement suffisantes. D'autre part, le genre, l'âge, l'occupation et le niveau d'étude des individus interrogés n'ayant pas été révélateurs de tendances et de profils

distinctifs, nous n'avons pas jugé nécessaire d'accorder une attention particulière à ces indicateurs. Cela étant, aucun croisement n'a été réalisé à partir de ces caractéristiques du profil des répondants. Seule la provenance des répondants a été considérée et croisée avec les résultats associés aux différentes variables de l'étude afin de voir si le lieu de résidence des individus fait fluctuer l'usage qu'on fait des secteurs, les significations qu'on leur rattache, les valeurs qui leur sont conférées, etc. Les caractéristiques des échantillons étant présentées, voyons maintenant ce qui se dégage des réponses récoltées.

### 7.2.2 Section un du questionnaire : le recueil des pratiques

Débutons d'abord par la présentation des résultats de la première partie des questionnaires (questions un à six), qui référait au volet des pratiques concrètes associées à chacun des secteurs à l'étude. Les résultats de ces questions, présentés dans l'ordre logique de la progression du questionnaire, ont ensuite été croisés avec l'indicateur de provenance des répondants afin d'apporter un éclairage supplémentaire à l'analyse. Les divergences d'usages, de fréquence et de moment des visites et les motivations qui les sous-tendent sont ainsi ciblées et analysées, pour la plupart, en fonction du lieu de résidence des individus interrogés. Notons également que pour cette section, les résultats ont été comptabilisés en fonction du nombre d'usagers des échantillons et non sur le nombre total d'enquêtés<sup>54</sup>.

---

<sup>54</sup> Rappelons que 31 répondants ont affirmé fréquenter le secteur de *Fisherman's Wharf* et 46 répondants ont affirmé fréquenter le secteur du *Ferry Building*.



## 7.2.2.1 Usages

Tableau 7.9 Usages associés à chacun des secteurs<sup>55</sup>

Usages		Fisherman's Wharf			Ferry Building		
		Pourcentage		Rang	Pourcentage		Rang
Emploi		2/31	6%	5	7/46	15%	5
Tourisme		<b>21/31</b>	<b>68%</b>	<b>1</b>	7/46	15%	5
Événements/festivités		2/31	6%	5	3/46	7%	7
Détente		4/31	13%	4	14/46	30%	2
Loisirs		15/31	48%	2	12/46	26%	3
Sports		1/31	3%	6	4/46	9%	6
Croisières/transit		6/31	19%	3	0/46	0%	8
Autres	Restauration	2/31	6%	5	<b>22/46</b>	<b>48%</b>	<b>1</b>

La compilation des résultats des questionnaires indique dans un premier temps que la principale raison de la fréquentation du secteur de *Fisherman's Wharf* est touristique. Effectivement, environ 70% des usagers le fréquentent à des fins de visites. Le croisement de ce résultat avec le lieu de résidence des individus nous indique par ailleurs que l'ensemble de ceux-ci provient de l'extérieur (voir figure 7.67). Ce secteur étant une zone touristique de premier plan pour la ville, l'importance de cette catégorie n'est ainsi pas surprenante. En ce qui concerne le secteur du *Ferry Building*, cet usage n'arrive quant à lui qu'au 5<sup>e</sup> rang, *ex aequo* avec l'emploi. Le tourisme apparaît ainsi comme un usage complémentaire, tant et si bien que l'affluence de touristes dans ce secteur semble beaucoup moins importante. Pour ce secteur, ce sont plutôt les activités de restauration qui dominent les usages recensés, dans la mesure où 48% des usagers interrogés le fréquentent afin de se restaurer. Il est intéressant d'observer que 30% de ces derniers sont résidents de la ville. La fréquentation des

<sup>55</sup> Les chiffres en caractères gras sont mis en évidence afin d'aider le lecteur à repérer les éléments qui occupent le premier rang dans les tableaux où l'on ne peut aligner les données de façon décroissante.

sites à des fins de loisirs arrive également dans les usages les plus prégnants des deux zones à l'étude, cet usage ayant respectivement caractérisé 48% et 26% des réponses obtenues pour le secteur de *Fisherman's Wharf* et du *Ferry Building*<sup>56</sup>. La clientèle diffère toutefois fortement d'un secteur à un autre. En effet, si moins du quart des répondants ayant affirmé fréquenter le premier secteur à des fins de loisirs correspond à des locaux, les résultats de l'autre secteur sont quant à eux beaucoup plus partagés, attendu qu'approximativement autant de locaux que de touristes viennent exercer des activités liées aux loisirs dans le secteur du *Ferry Building*. Les activités de détente se classent également au deuxième rang des usages recensés dans le cas du *Ferry Building*. Effectivement, 30% des répondants affirment fréquenter ce secteur pour se reposer sur un banc, admirer la vue, ou tout simplement se promener ou flâner sur le site. Notons également que 20% d'entre eux sont résidents de la ville. Finalement, contrairement au secteur de *Fisherman's Wharf*, les croisières et les activités de transit sont nulles, et ce, malgré la présence de traversiers.

---

<sup>56</sup> Rappelons que les répondants n'avaient pas un choix maximal de réponses.

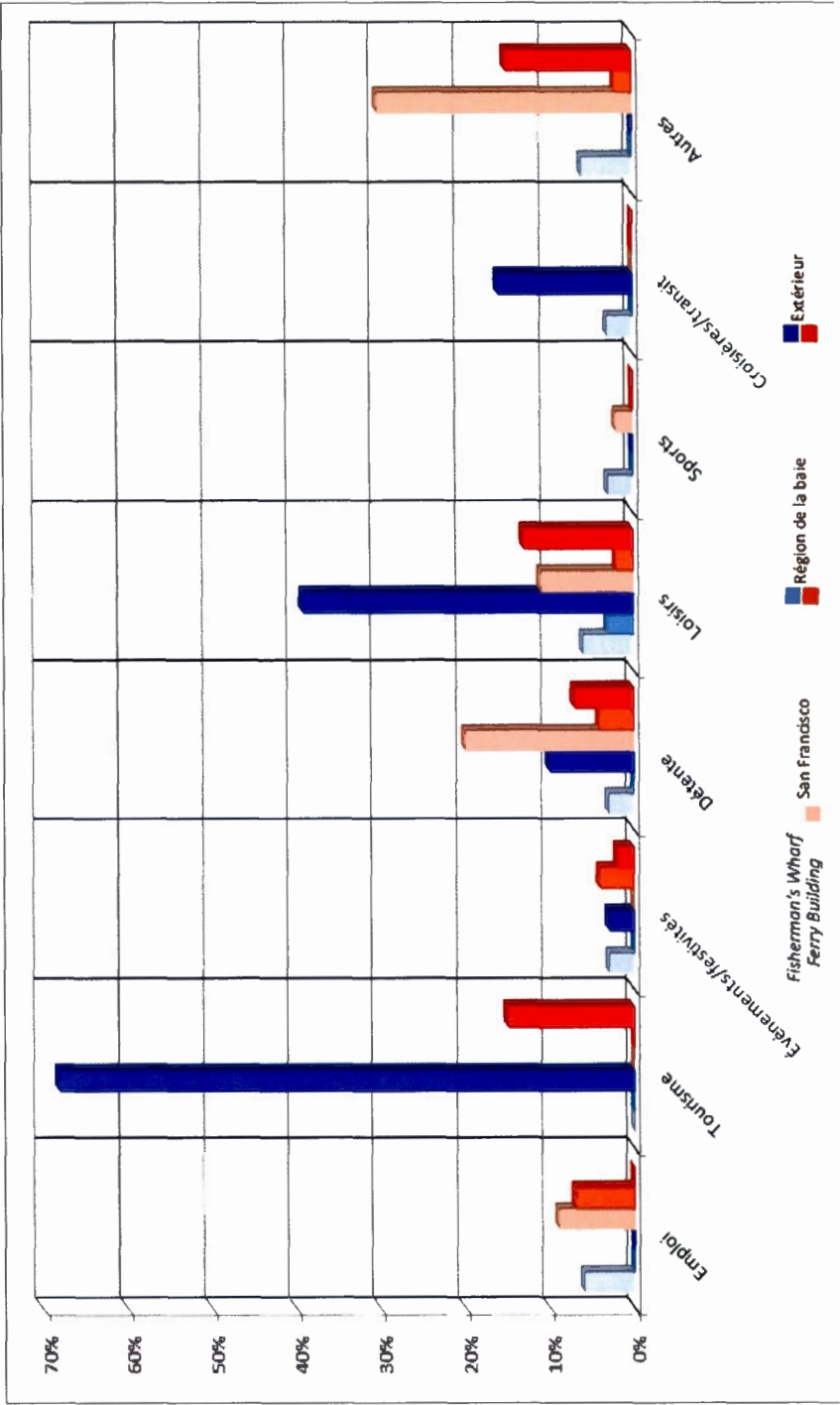


Figure 7. 67 Usages des secteurs selon la provenance des répondants

À la vue de ces résultats, force est de constater que les principaux usages qui caractérisent le secteur de *Fisherman's Wharf* sont davantage caractérisés par leur exceptionnalité. Effectivement, alors que le tourisme suppose de prime abord la visite d'un lieu autre que celui où l'on réside habituellement, les activités de loisirs sont par ailleurs également exercées par une clientèle majoritairement en visite. Le type d'usage privilégié met dès lors en lumière, de façon partielle, une appropriation superficielle et restreinte de l'espace.

#### 7.2.2.2 Fréquence

**Tableau 7.10 Fréquence des visites associées à chacun des secteurs<sup>57</sup>**

Fréquence	<i>Fisherman's Wharf</i>			<i>Ferry Building</i>		
	<i>Pourcentage</i>		<i>Rang</i>	<i>Pourcentage</i>		<i>Rang</i>
Quotidiennement	2/31	6%	2	15/46	33%	2
Hebdomadairement	0/31	0%	4	11/46	24%	3
Mensuellement	4/31	13%	3	3/46	7%	4
Annuellement	<b>25/31</b>	<b>81%</b>	<b>1</b>	<b>17/46</b>	<b>37%</b>	<b>1</b>

Nous avons également cherché à évaluer le taux de fréquentation des secteurs à l'étude. En ce qui concerne le secteur de *Fisherman's Wharf*, 81% des usagers affirment le fréquenter sur une base annuelle. 68% de ces derniers sont d'ailleurs d'origine extérieure. Les fréquentations plus quotidiennes demeurent donc quant à elles très faibles. En ce qui concerne le secteur du *Ferry Building*, ce dernier semble faire partie des habitudes et du quotidien d'un certain nombre de répondants, puisque 57% des usagers affirment le fréquenter régulièrement, c'est-à-dire au moins une fois par semaine. Les résultats sont ainsi beaucoup plus partagés que le secteur précédant,

<sup>57</sup> Les chiffres en caractères gras sont mis en évidence afin d'aider le lecteur à repérer les éléments qui occupent le premier rang dans les tableaux où l'on ne peut aligner les données de façon décroissante.

étant donné que le nombre de visites quotidiennes et hebdomadaires dépasse celui des visites annuelles. Naturellement, la clientèle liée aux taux de fréquentation les plus intenses correspond aux résidents de la ville ou de la région, tandis que les taux les plus bas correspondent aux répondants venus de l'extérieur.



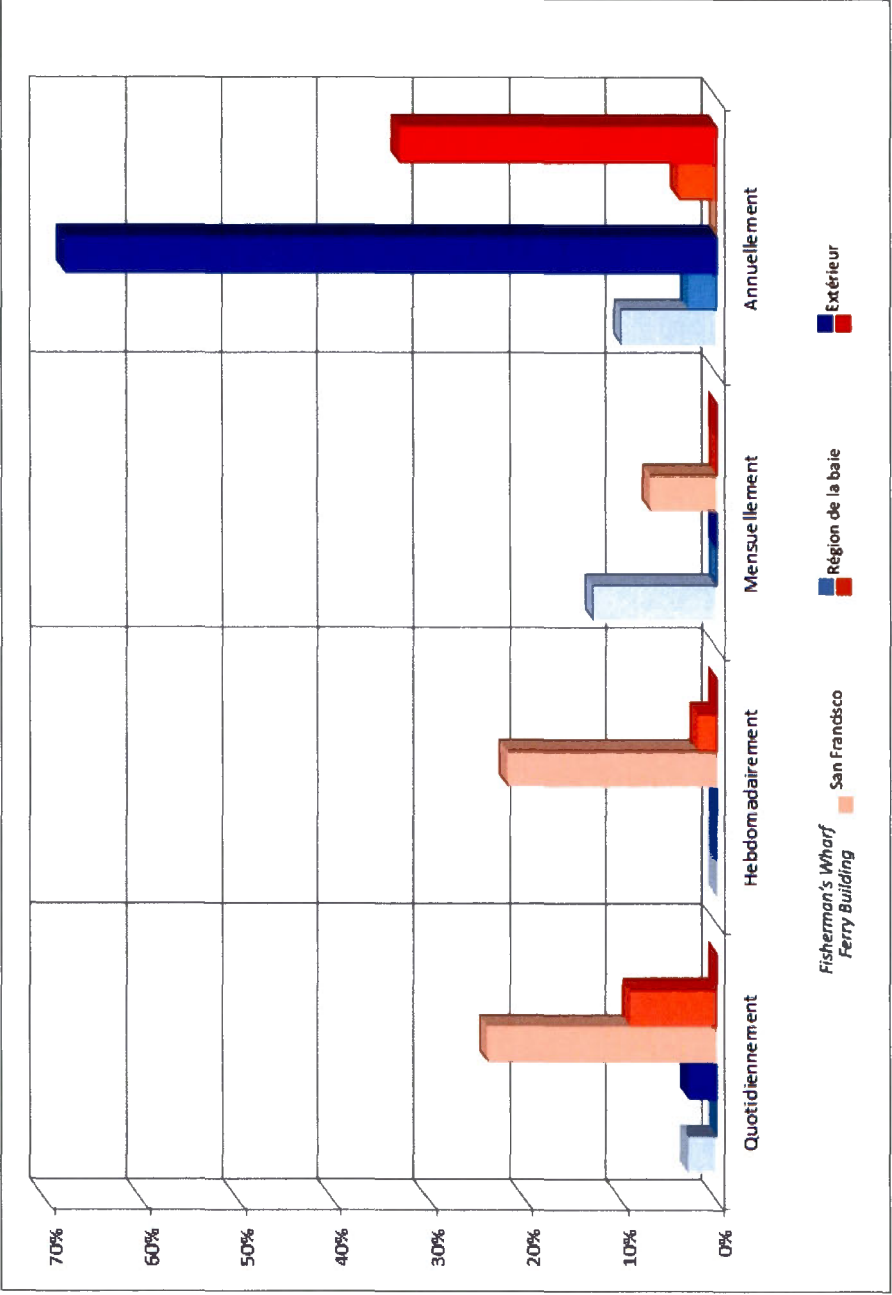


Figure 7.68 Fréquence des visites selon la provenance des répondants

## 7.2.2.3 Moment

Tableau 7.11 Moment des visites<sup>58</sup>

Moment		<i>Fisherman's Wharf</i>			<i>Ferry Building</i>		
		Pourcentage		Rang	Pourcentage		Rang
Matin		6/31	19%	2	12/46	26%	2
Midi		5/31	16%	3	<b>18/46</b>	<b>39%</b>	<b>1</b>
Après-midi		<b>19/31</b>	<b>61%</b>	<b>1</b>	5/46	11%	4
Soir		1/31	3%	4	0/46	0%	5
Autres	À tout moment	0/31	0%	5	11/46	24%	3

En ce qui concerne le moment des visites, les résultats compilés des questionnaires nous informent que ce dernier varie fortement d'un secteur à un autre. En effet, si 61% des usagers du secteur de *Fisherman's Wharf* le fréquente l'après-midi, 39% de ceux du secteur du *Ferry Building* ont précisé le fréquenter sur l'heure du midi. De ce dernier taux, 24% correspondent par ailleurs à des résidents de la ville. L'après-midi est au contraire beaucoup moins achalandé, au profit de la période matinale, qui arrive quant à elle au deuxième rang des moments privilégiés des visites. Il est également frappant d'observer que près du quart des usagers ont affirmé fréquenter le secteur à diverses plages horaires, soit à plusieurs moments de la journée<sup>59</sup>. On constate cependant que dans les deux cas, les usagers ne le fréquentent que très peu le soir, soit en dehors des heures de travail.

<sup>58</sup> Les chiffres en caractères gras sont mis en évidence afin d'aider le lecteur à repérer les éléments qui occupent le premier rang dans les tableaux où l'on ne peut aligner les données de façon décroissante.

<sup>59</sup> Malgré le fait que les répondants n'avaient qu'un seul choix de réponse à fournir, certains individus interrogés ont encerclé plusieurs réponses ou ont tout simplement tenu à préciser qu'ils fréquentaient l'endroit à plusieurs moments, dépendamment des journées. Nous avons donc jugé adéquat de créer une autre catégorie (« à tout moment ») afin de rendre compte des résultats adéquatement.

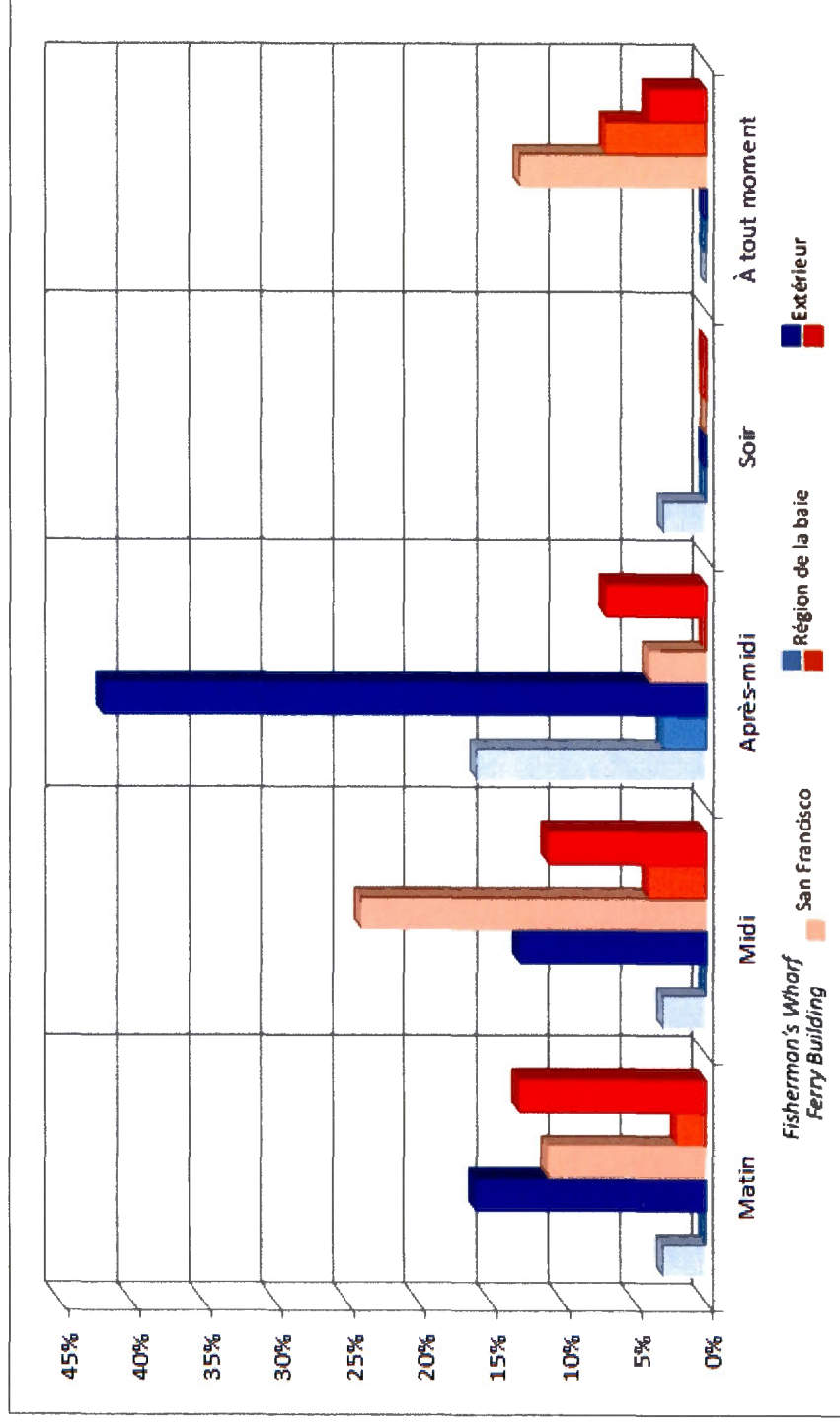


Figure 7.69 Moment des visites selon la provenance des répondants

Au final, la périodisation des pratiques<sup>60</sup> indique que le secteur du *Ferry Building* semble plus connu et familier aux yeux des usagers, attendu qu'il est pratiqué de façon quotidienne, voire même continue par un certain nombre d'entre eux (certains ont affirmé le fréquenter à plusieurs moments de la journée), tandis que l'autre secteur est majoritairement pratiqué annuellement par une clientèle en visite, donc de façon exploratoire. Qui plus est, l'achalandage de ce secteur semble atteindre une intensité élevée en après-midi, soit sur les heures de travail des résidents dans le cas où les activités ont lieu en semaine<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> La périodisation des pratiques fait référence aux variables « fréquence » et « moment ».

<sup>61</sup> Nous restons toutefois prudents à l'égard de cette affirmation puisque la journée privilégiée des pratiques n'a pas été relevée.

## 7.2.2.4 Motivations

Tableau 7.12 Motivations des visites<sup>62</sup>

Motivations		<i>Fisherman's Wharf</i>			<i>Ferry Building</i>		
		<i>Pourcentage</i>		<i>Rang</i>	<i>Pourcentage</i>		<i>Rang</i>
Distance des aménités		4/31	13%	3	26/46	57%	3
Variété des commerces et des produits		15/31	48%	2	<b>32/46</b>	<b>70%</b>	<b>1</b>
Prix des produits		0/31	0%	7	3/46	7%	5
Atmosphère/apparence visuelle		<b>30/31</b>	<b>97%</b>	<b>1</b>	30/46	65%	2
Disponibilité d'espaces verts		1/31	3%	6	0/46	0%	7
Autres	Restauration	2/31	6%	5	0/46	0%	7
	Location vélo	3/31	10%	4	0/46	0%	7
	Lions de mer	1/31	3%	6	0/46	0%	7
	Produits locaux	0/31	0%	7	1/46	2%	6
	Travail	0/31	0%	7	5/46	11%	4

À première vue, les résultats indiquent que l'atmosphère et l'apparence visuelle, la variété des commerces et des produits et la distance des aménités correspondent aux trois motivations prédominantes des usagers des deux secteurs<sup>63</sup>. Or, lorsque l'on s'attarde aux taux respectifs des indicateurs, on constate que ces éléments influencent la fréquentation à des degrés divers selon que l'on se trouve dans l'un ou l'autre des secteurs. En effet, alors que l'atmosphère et l'apparence visuelle motivent 97% des usagers à fréquenter le secteur de *Fisherman's Wharf*, ces éléments demeurent, dans une certaine mesure, un peu moins importants pour l'autre secteur d'étude, étant

<sup>62</sup> Les chiffres en caractères gras sont mis en évidence afin d'aider le lecteur à repérer les éléments qui occupent le premier rang dans les tableaux où l'on ne peut aligner les données de façon décroissante.

<sup>63</sup> Rappelons que les répondants interrogés avaient la possibilité d'entourer plusieurs choix de réponses.



donné qu'ils caractérisent 65% des réponses obtenues. Dans le même sens, si la variété des produits et services constitue une motivation pour approximativement 50% des usagers du secteur de *Fisherman's Wharf*, elle explique, pour 70% des usagers du *Ferry Building*, la fréquentation de ce secteur. Autre fait notable, la distance des aménités, qui ne constitue pas en soi un élément de motivation majeur pour le secteur de *Fisherman's Wharf*, puisque cet indicateur ne comptabilise que 13% des réponses obtenues, l'est toutefois pour celui du *Ferry Building*. Par conséquent, ce résultat, croisé avec la provenance des répondants, semble suggérer que la courte distance des aménités stimulerait la fréquentation d'un certain nombre de touristes logeant dans le *Financial District*, mais surtout de travailleurs du centre-ville<sup>64</sup>. Effectivement, sur les 57% d'usagers ayant affirmé que la faible distance des aménités justifiait la fréquentation du secteur, 13% d'entre eux sont de l'extérieur et 41% sont des locaux. En ce qui concerne la disponibilité d'espaces verts, un fait étonnant se dégage des résultats obtenus. En effet, malgré la présence d'un important espace vert dans la portion ouest du secteur de *Fisherman's Wharf*, il semblerait que l'existence de ce parc n'incite pas les individus à fréquenter le secteur.

---

<sup>64</sup> Rappelons que le quartier situé à proximité immédiate du secteur du *Ferry Building* n'est pas fortement résidentiel en soi et comporte plusieurs complexes hôteliers.

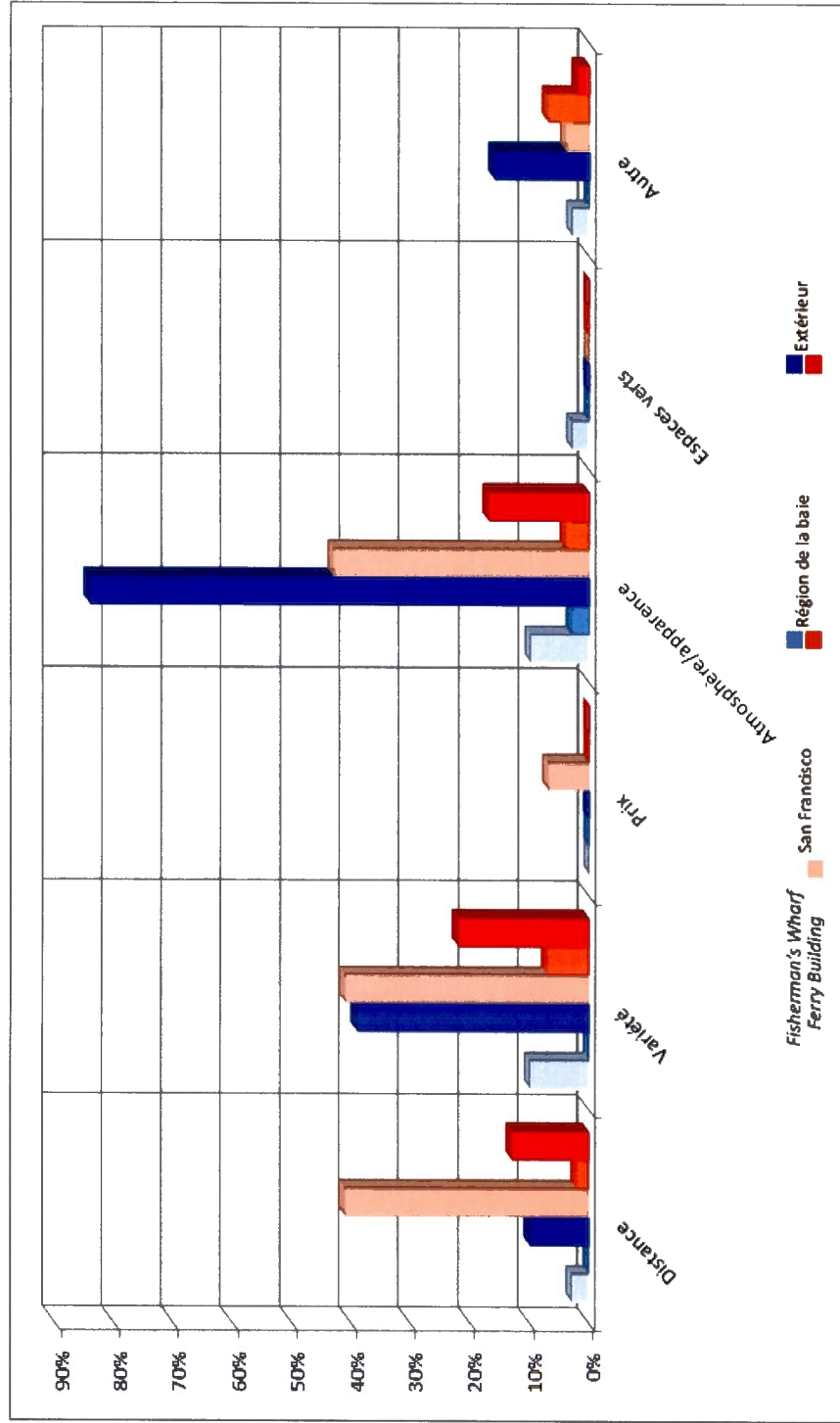


Figure 7.70 Motivations des visites selon la provenance des répondants

Non dénuées de sens, les motivations relevées sont fort pertinentes dans la mesure où la minimisation du temps ou des distances parcourues semble être un motif de fréquentation important en ce qui concerne le secteur du *Ferry Building*, nous laissant ainsi croire que ce dernier est également fréquenté à des fins fonctionnelles.

#### 7.2.2.5 Démotivations

**Tableau 7.13 Démotivations<sup>65 66</sup>**

Démotivations	<i>Fisherman's Wharf</i>			<i>Ferry Building</i>		
	Pourcentage		Rang	Pourcentage		Rang
Distance des aménités	2/14	14%	5	3/4	75%	2
Variété des commerces et des produits	9/14	64%	2	0/4	0%	5
Prix des produits	5/14	36%	3	<b>4/4</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>
Atmosphère/apparence visuelle	12/14	86%	2	0/4	0%	5
Difficulté de déplacement	3/14	21%	4	1/4	25%	4
Manque d'espaces verts	0/14	0%	6	1/4	25%	4
Trop achalandé	9/14	64%	2	2/4	50%	3
Trop de touristes	<b>14/14</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	2/4	50%	3
Trop de bruit	5/14	36%	3	0/4	0%	5

Les résultats nous informent d'abord que la surabondance de touristes constitue l'élément repoussoir unanime des 14 répondants ayant affirmé ne pas fréquenter le secteur de *Fisherman's Wharf*. Notons que ces derniers sont pour la plupart résidents de la ville<sup>67</sup>. Ce résultat ne surprend guère, du moment où un endroit surchargé de

<sup>65</sup> Les données issues des éléments de démotivations ont été compilées à partir des réponses des non-usagers de chacun des secteurs à l'étude.

<sup>66</sup> Les chiffres en caractères gras sont mis en évidence afin d'aider le lecteur à repérer les éléments qui occupent le premier rang dans les tableaux où l'on ne peut aligner les données de façon décroissante.

<sup>67</sup> Prenons soin de rappeler que 86% des non-usagers résident à San Francisco.

touristes ou tout simplement trop achalandé est peu intéressant pour les locaux. D'autres éléments, tels que la variété des commerces et des produits, ainsi que l'atmosphère et l'achalandage de l'espace, semblent particulièrement dérangeants. Un paradoxe se dégage toutefois des résultats compilés des variables « motivations » et « démotivations » en ce qui concerne ce secteur. En effet, on constate que l'atmosphère et l'apparence visuelle du secteur ne font apparemment pas l'unanimité chez les répondants puisqu'ils correspondent à la fois aux motivations de fréquentation les plus fortes, mais aussi aux éléments de démotivations les plus importants. On peut ainsi conclure que l'apparence visuelle et l'atmosphère motivent les touristes, mais repoussent les locaux à fréquenter le secteur.

En ce qui concerne l'autre secteur d'étude, la gamme de prix en vigueur dans l'établissement du *Ferry Building* semble être le principal élément responsable du non-usage du secteur, étant donné que l'ensemble des quatre répondants, d'ailleurs résidents de la ville ou de la région, a souligné ce motif. Rappelons également que ces répondants ne font d'ailleurs pas partie des tranches de revenu les plus élevées. Il peut ainsi être difficile pour ces derniers de se procurer les biens, souvent dispendieux (Rubin, 2010), en vente au *Ferry Building*<sup>68</sup>.

### 7.2.3 Section deux du questionnaire : le recueil des représentations

Les pratiques physiques et concrètes de l'espace ayant été révélées par le dévoilement des données de la première partie des questionnaires, attardons-nous maintenant aux résultats de la seconde partie, qui visaient à cerner les représentations liées aux deux

---

<sup>68</sup> Compte tenu de la petite taille de l'échantillon des non-usagers de chacun des secteurs et de leur ressemblance sur le plan de leur provenance (la majorité d'entre eux est résidents de la ville), cette variable, qui aurait pu servir au recoupement de certaines données afin de vérifier si les éléments de démotivations pouvaient varier en fonction la provenance des répondants n'a pas été retenue puisque les résultats n'auraient pu être significatifs, donc pertinents.

secteurs à l'étude. Le territoire étant chargé de sens, de valeurs et de symboles, nous cherchons, dans le cadre de la recherche actuelle, à déchiffrer la relation subjective qu'entretiennent les individus interrogés avec chacun des sites. Puisque les représentations font intervenir le domaine de l'immatériel et du sensible, il devient dès lors plus difficile de les saisir et de les interpréter, ces dernières pouvant être extrêmement variées d'un individu à un autre, mais aussi difficilement exprimables.

Puisque la façon dont on perçoit et se représente un espace varie entre autres selon les caractéristiques des individus, les données compilées seront finalement croisées avec l'indicateur de provenance des répondants. Soulignons également que l'ensemble des répondants, usagers et non-usagers confondus, était amené à répondre à ce bloc de questions.



## 7.2.3.1 Satisfaction/insatisfaction

**Tableau 7.14 Éléments de satisfaction ou d'insatisfaction<sup>69</sup>**

Satisfaction/insatisfaction								
Aspects généraux/ services offerts	Fisherman's Wharf				Ferry Building			
	Oui		Non		Oui		Non	
	Pourcentages				Pourcentages			
Apparence visuelle	37/45	82%	8/45	18%	49/50	98%	1/50	2%
Atmosphère	35/45	78%	10/45	22%	49/50	98%	1/50	2%
Accessibilité	45/45	100%	0/45	0%	50/50	100%	0/50	0%
Variété des commerces et des produits	32/45	71%	13/45	29%	48/50	96%	1/50	2%
Type de produits et services	26/45	58%	19/45	42%	48/50	96%	1/50	2%
Prix	26/45	58%	18/45	40%	16/50	32%	31/50	62%

La compilation des données en lien avec la satisfaction des répondants en ce qui a trait aux aspects généraux du site de *Fisherman's Wharf* indique que les 45 répondants en sont, en général, assez satisfaits. Les résultats sont toutefois beaucoup plus nuancés en ce qui concerne les services offerts sur le site. En effet, on constate que le type de produits et services, les prix en vigueur, mais aussi la variété des commerces et des produits sont loin de faire l'unanimité chez les répondants<sup>70</sup>, ces

<sup>69</sup> Notons que le questionnaire offrait la possibilité aux répondants de s'abstenir de répondre et d'émettre une opinion. Cette catégorie de réponses n'est toutefois pas présentée ci-dessus, car les résultats étaient peu pertinents dans le cadre de l'analyse.

<sup>70</sup> Il peut sembler paradoxal, à première vue, que la variété des commerces et des produits ne fasse pas l'unanimité auprès des répondants, attendu que cet élément justifiait en partie les visites des individus (voir section « motivations »). Or, puisque l'ensemble des répondants était appelé à répondre à cette question, les réponses des 14 individus ayant affirmé ne pas fréquenter le site ont été incorporées aux résultats, justifiant par le fait même de tels résultats.

derniers faisant l'objet de l'évaluation la plus défavorable. Si on compare les résultats de ce secteur à ceux du *Ferry Building*, on constate que ces derniers sont beaucoup plus homogènes. Les éléments de satisfaction, qui font presque l'unanimité dans chacune des catégories, montrent que le site plaît davantage que le précédent aux 50 individus interrogés. Seuls les prix en vigueur semblent déplaire à la majorité des répondants, attendu que 62% d'entre eux se montrent insatisfaits de cet aspect.

Si le croisement des données issues de la satisfaction des répondants avec celles du profil des répondants montre peu d'intérêt d'un point de vue analytique, l'insatisfaction de ces derniers s'avère quant à elle intéressante. En effet, le croisement des éléments d'insatisfaction avec le lieu de résidence des répondants montre quant à lui un constat majeur : la majorité des répondants insatisfaits correspond à des résidents de la ville ou de la région de San Francisco.

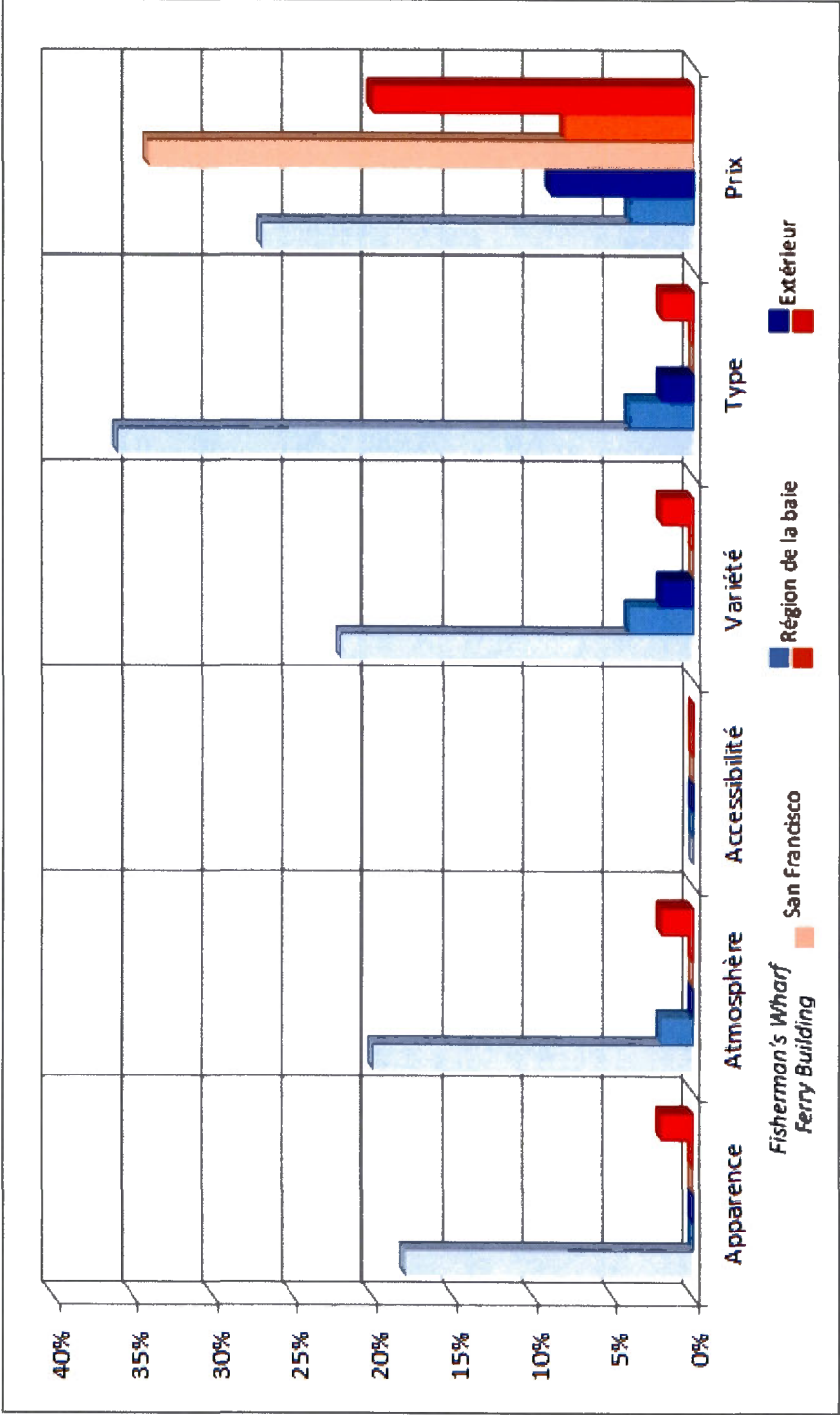


Figure 7.71 Éléments d'insatisfaction selon la provenance des répondants

### 7.2.3.2 Image

La neuvième question du questionnaire, en se formulant ainsi « les sites sont-ils à l'image de la ville? », nous informait de la capacité des sites à refléter le caractère singulier de la ville de San Francisco. Le portrait global des réponses obtenues indique un profil assez nuancé et disparate d'un site à un autre.

**Tableau 7.15 Image accordée aux sites<sup>71</sup>**

Site à l'image de la ville							
<i>Fisherman's Wharf</i>				<i>Ferry Building</i>			
Oui		Non		Oui		Non	
21/45	47%	16/45	36%	44/50	88%	2/50	4%

Les résultats montrent que la majorité des répondants affirment que les secteurs à l'étude sont à l'image de la ville, celui du *Ferry Building* l'étant de façon beaucoup plus prononcée. Les participants sont ainsi moins convaincus que l'image projetée par le secteur de *Fisherman's Wharf*, avec son *Pier 39*, miroite la réalité urbaine de San Francisco. Soulignons toutefois que si les avis négatifs liés au secteur de *Fisherman's Wharf* sont principalement issus des participants provenant de la ville (29% des répondants ayant répondu par la négative résident à San Francisco), les avis positifs émanent quant à eux des répondants venus de l'extérieur. En ce qui concerne le cas du *Ferry Building*, le graphique indique que contrairement au secteur précédent, l'ensemble des résidents ayant participé au questionnaire affirme que le site correspond à l'image de la ville.

<sup>71</sup> Notons que le questionnaire offrait la possibilité aux répondants de s'abstenir de répondre et d'émettre une opinion. Cette catégorie de réponses n'est toutefois pas présentée ci-dessus, car les résultats étaient peu pertinents dans le cadre de l'analyse.

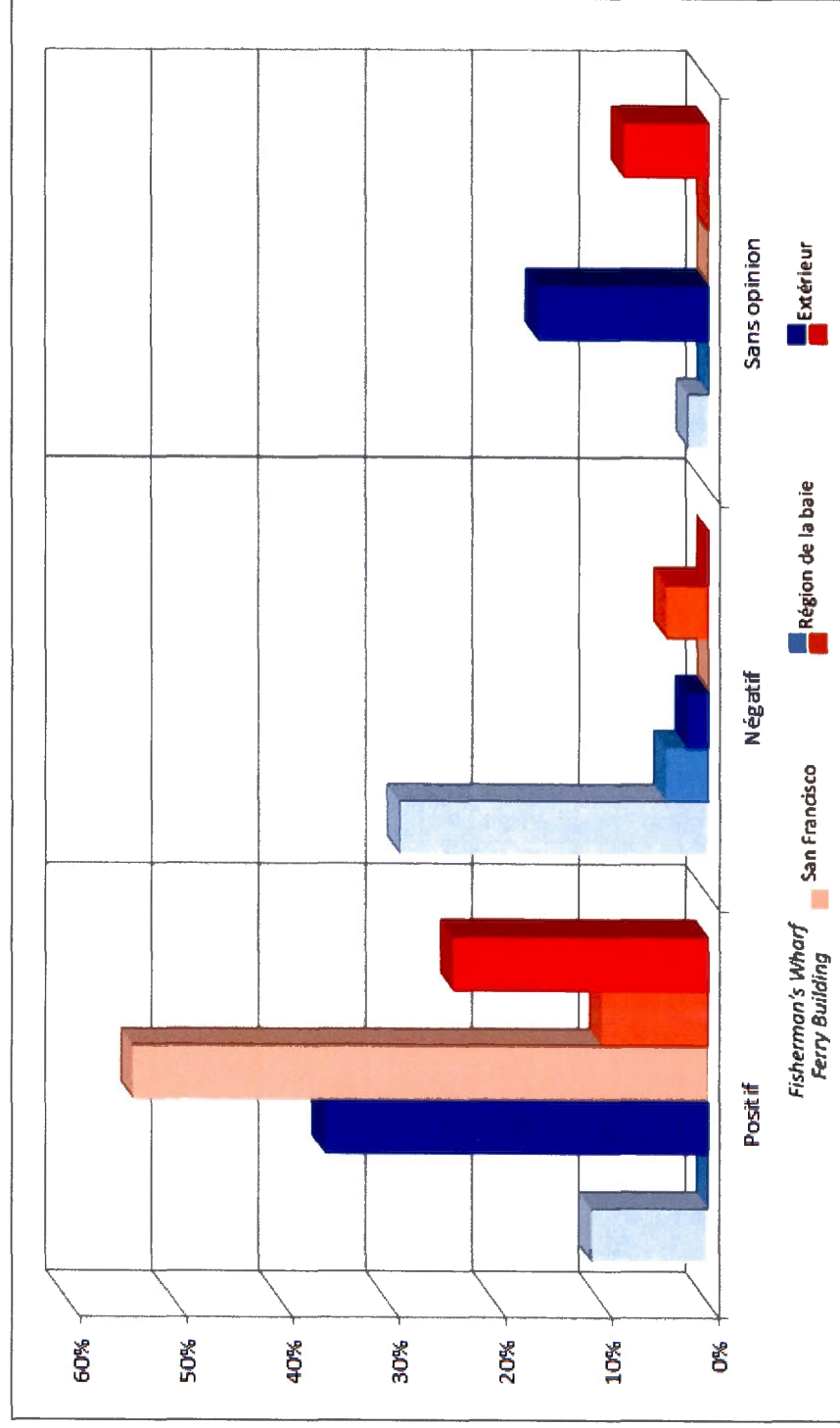


Figure 7.72 Image accordée au site selon la provenance des répondants



Les résultats obtenus indiquent ainsi que les résidents considèrent que l'image que projette le secteur du *Ferry Building* est davantage en accord avec les valeurs et les conditions locales, le rythme, le style, l'architecture, voire l'identité de la ville dans laquelle il s'insère. L'autre secteur d'étude nourrit quant à lui des représentations négatives aux yeux de ces derniers.

### 7.2.3.3 Valeurs

**Tableau 7.16 Valeurs conférées à chacun des secteurs<sup>72 73</sup>**

Valeurs évoquées	<i>Fisherman's Wharf</i>			<i>Ferry Building</i>		
	Pourcentage		Rang	Pourcentage		Rang
Esthétisme	28/45	62%	2	29/50	58%	2
Patrimoniale	6/45	13%	4	<b>31/50</b>	<b>62%</b>	<b>1</b>
Emblématique	3/45	7%	5	<b>31/50</b>	<b>62%</b>	<b>1</b>
Identitaire	0/45	0%	6	25/50	50%	3
Économique	27/45	60%	3	19/50	38%	4
Sociale	<b>34/45</b>	<b>76%</b>	<b>1</b>	12/50	24%	5

La compilation des résultats nous informe d'une divergence notable sur le plan des valeurs conférées à chacun des sites à l'étude, les secteurs étant globalement valorisés de façon assez différente chez les individus interrogés. Si chacun des secteurs réfère à des éléments matériels comme l'esthétisme, ils ne sont toutefois pas tous les deux pourvus d'un sens spécifique et d'une charge symbolique. En effet, la compilation des données de *Fisherman's Wharf* met en lumière la faiblesse des valeurs

<sup>72</sup> Rappelons que six valeurs étaient proposées et que les répondants avaient la possibilité d'attribuer plusieurs valeurs aux secteurs à l'étude.

<sup>73</sup> Les chiffres en caractères gras sont mis en évidence afin d'aider le lecteur à repérer les éléments qui occupent le premier rang dans les tableaux où l'on ne peut aligner les données de façon décroissante.

patrimoniale, emblématique et identitaire, au profit de valeurs plus superficielles : seulement 13% des participants ont attribué une valeur patrimoniale au secteur, tandis que plus de 60% d'entre eux lui ont attribué des valeurs liées à son esthétisme et à son dynamisme économique. Il semble ainsi que le matériel et le superficiel l'emportent sur le symbolique et l'intériorité. Or, notons toutefois la primauté de la valeur sociale, qui arrive au premier rang des réponses obtenues. Le secteur de *Fisherman's Wharf* correspondrait ainsi, dans les représentations des répondants, à un endroit de sociabilité, et ce, autant pour les résidents que pour les individus en provenance de l'extérieur.

Un autre tableau se dessine en ce qui concerne le second secteur à l'étude. Les principales valeurs relevées par les répondants témoignent de la réputation de l'édifice et reflètent le sens que certains architectes et intellectuels lui attribuent<sup>74</sup>. En tant qu'emblème et symbole de la ville faisant partie intégrante de son histoire (Rubin, 2003; R. Corbett, 2007), le *Ferry Building* évoque, pour les répondants, les valeurs emblématique, patrimoniale et esthétique. Le croisement des résultats en fonction du lieu de résidence des individus interrogés nous apprend par ailleurs que ce sont les résidents de la ville qui ont le plus fortement sélectionné ces valeurs, alors que les valeurs économique et sociale ont été les plus prisées des individus en visite. La valeur identitaire, soit celle ayant la plus forte charge symbolique, est toutefois moins importante qu'envisagée. Le *Ferry Building*, au vu de ce classement, ne constituerait donc pas un solide repère des représentations identitaires et ne recèlerait pas assez de puissance pour susciter une lecture identitaire indiscutable des lieux, puisque cette valeur ne regroupe que 50% des réponses obtenues. Or, le croisement des résultats avec l'indicateur de provenance nous informe que 38% des répondants ayant sélectionné cet indicateur correspondent à des locaux, relativisant ainsi le résultat précédent. L'analyse nous permet ainsi de souligner que les valeurs plus

---

<sup>74</sup> Voir à ce titre le chapitre six, section 6.3

profondes et symboliques ont été attribuées par des résidents de la ville, soit les individus étant plus susceptibles d'avoir une connaissance accrue de l'histoire du site et d'avoir été témoin de son opération de réhabilitation.

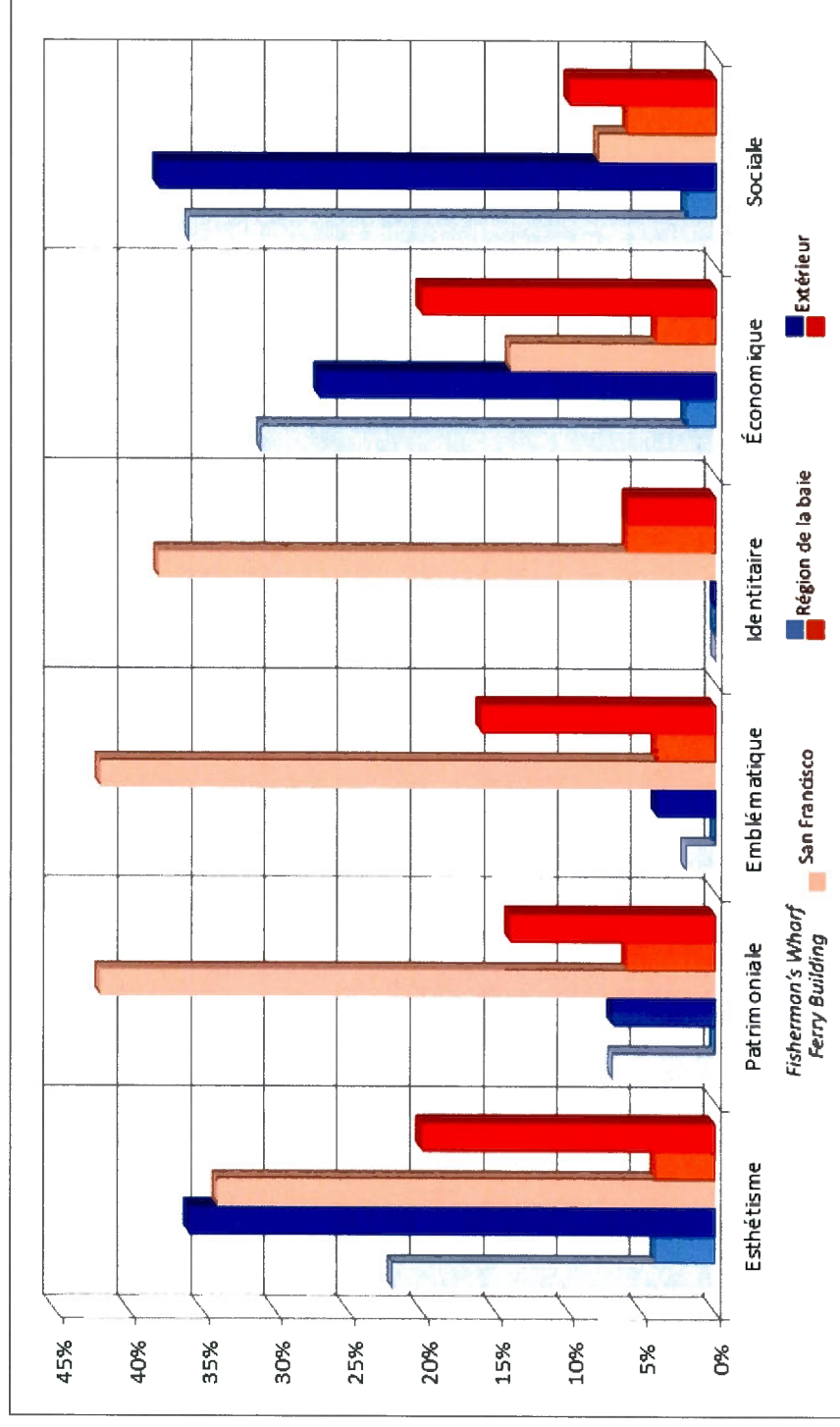


Figure 7.73 Valeurs évoquées selon la provenance des répondants

La charge de sens dont le *Ferry Building* semble investi est d'autant plus intéressante si l'on comptabilise uniquement les réponses données par les résidents. Effectivement, 78% des 27 résidents de l'échantillon (voir section « profil des répondants »), ont attribué une valeur patrimoniale et emblématique à ce secteur, tandis que 70% d'entre eux lui ont accordé une valeur identitaire. Ces résultats nous informent ainsi de la puissance symbolique de ce secteur aux yeux des résidents, attendu que certaines de ses composantes, hissées au rang de valeurs patrimoniales, semblent servir de référents identitaires collectifs.

#### 7.2.3.4 Significations

**Tableau 7.17 Significations attribuées à chacun des sites<sup>75</sup>**

Significations	<i>Fisherman's Wharf</i>			<i>Ferry Building</i>		
	Pourcentage		Rang	Pourcentage		Rang
Lieu patrimonial	2/45	4%	7	31/50	62%	3
Lieu emblématique	9/45	20%	6	36/50	72%	2
Lieu historique	18/45	40%	3	<b>38/50</b>	<b>76%</b>	<b>1</b>
Lieu touristique	<b>45/45</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	25/50	50%	4
Lieu de consommation	29/45	64%	2	24/50	48%	4
Lieu de rencontre	1/45	2%	8	1/50	2%	7
Lieu de loisirs	10/45	22%	5	6/50	12%	6
Lieu de transit	11/45	24%	4	15/50	30%	5

Tout comme les résultats précédents, on remarque que la portée symbolique des secteurs est inégale. La compilation des résultats en ce qui concerne le secteur de

<sup>75</sup> Les chiffres en caractères gras sont mis en évidence afin d'aider le lecteur à repérer les éléments qui occupent le premier rang dans les tableaux où l'on ne peut aligner les données de façon décroissante.



*Fisherman's Wharf* indique que l'ensemble des répondants perçoit ou se représente le site comme un lieu d'abord et avant tout touristique et, dans une moindre mesure, comme un lieu de consommation. Si ces significations sont exemptes de symbolisme, on constate toutefois que le secteur est également perçu, pour 40% des répondants, comme un lieu historique. 22% des individus ayant accordé cet attribut au secteur sont d'ailleurs des locaux. Nous pouvons ainsi avancer que malgré les transformations qui ont caractérisé le *Pier 39* dans les années 1970 et 1980 et qui ont contribué à gommer les activités traditionnelles et la richesse historique d'une portion du secteur, les résidents attribuent tout de même à ce dernier une dimension historique assez importante.

Contrairement à ces résultats, ceux du *Ferry Building* se montrent beaucoup moins homogènes. En effet, si trois principales significations se détachent davantage du lot en ce qui concerne le secteur de *Fisherman's Wharf*, celui du *Ferry Building* en évoque quant à lui six dominantes. Les résultats indiquent qu'à défaut de n'être qu'un lieu touristique ou de consommation, le *Ferry Building* a une signification particulière pour les répondants puisque la signification historique arrive au premier rang des réponses obtenues, suivie des significations emblématique et patrimoniale. Il est ainsi possible d'avancer que les édifices réhabilités du secteur imprègnent puissamment les représentations territoriales des répondants. Les résidents constituent d'ailleurs le groupe ayant le plus référé à ces attributs.

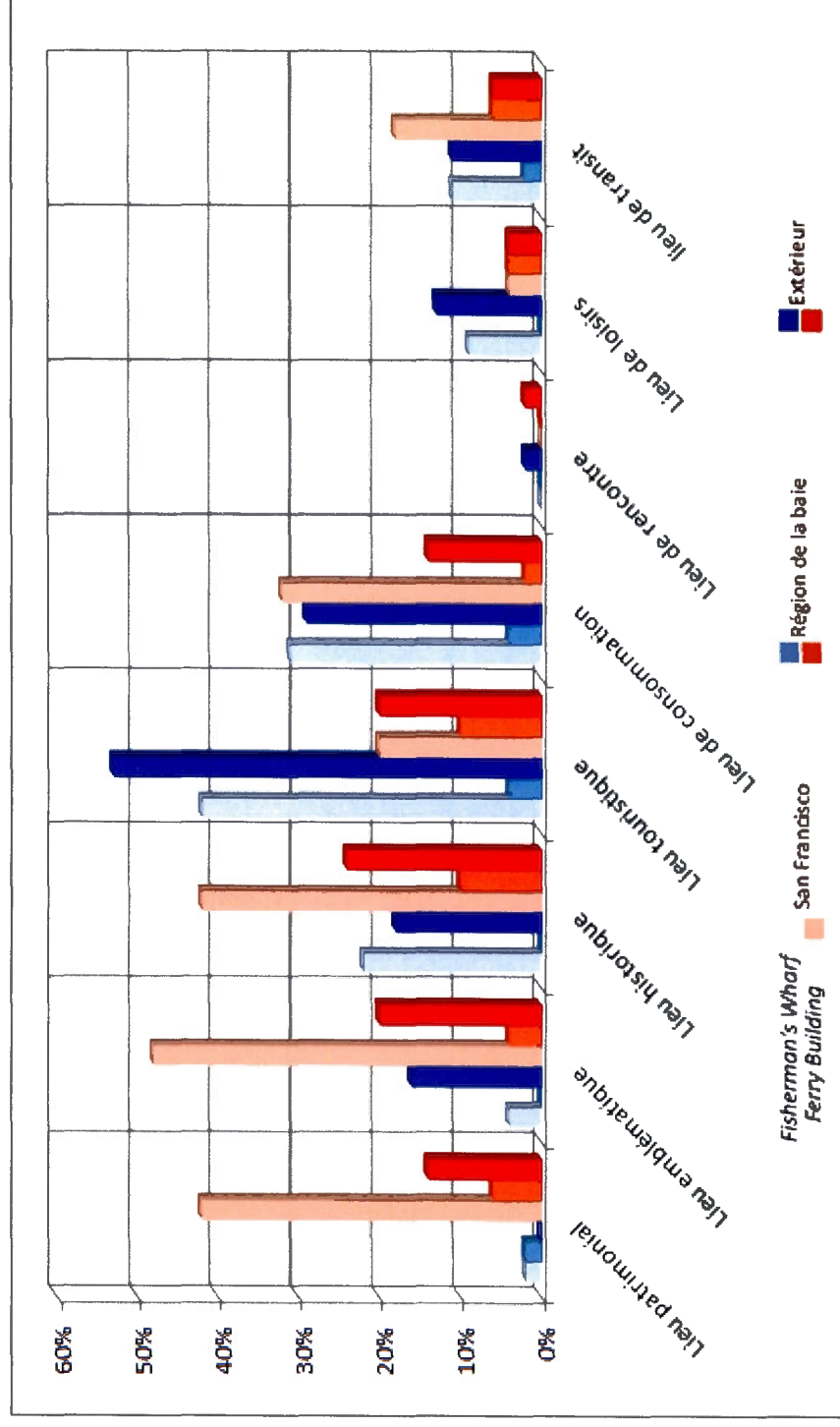


Figure 7.74 Significations attribuées aux secteurs selon la provenance des répondants

Au final, le secteur du *Ferry Building* semble être, pour les résidents de la ville, beaucoup plus éloquent, évocateur et symbolique que l'autre secteur d'étude. Si l'on se penche uniquement sur les réponses des résidents, on constate par ailleurs un phénomène tout aussi intéressant et important, attendu que 89% des 27 résidents de l'échantillon ont accordé l'attribut emblématique au secteur et 78% d'entre eux lui ont accordé les attributs patrimonial et historique.

#### 7.2.3.5 Sentiments

**Tableau 7.18 Sentiments associés aux secteurs à l'étude<sup>76</sup>**

Sentiments		<i>Fisherman's Wharf</i>			<i>Ferry Building</i>		
		<i>Pourcentage</i>		<i>Rang</i>	<i>Pourcentage</i>		<i>Rang</i>
Sentiments positifs	Bien-être	8/45	18%	3	3/50	6%	7
	Gaité	<b>14/45</b>	<b>31%</b>	<b>1</b>	4/50	8%	6
	Nostalgie	3/45	7%	6	11/50	22%	4
	Fierté	3/45	7%	6	24/50	48%	2
	Sécurité	8/45	18%	3	9/50	18%	6
	Familiarité	9/45	20%	2	22/50	44%	3
	Affection	9/45	20%	2	<b>28/50</b>	<b>56%</b>	<b>1</b>
	Attachement	5/45	11%	5	24/50	48%	2
Sentiments négatifs	Inconfort	2/45	4%	7	0/50	0%	10
	Honte	3/45	7%	6	0/50	0%	10
	Insécurité	0/45	0%	8	0/50	0%	10
	Inconnu	7/45	16%	4	3/50	6%	8
	Hostilité	2/45	4%	7	0/50	0%	10
	Détachement	7/45	16%	4	1/50	2%	9

<sup>76</sup> Les chiffres en caractères gras sont mis en évidence afin d'aider le lecteur à repérer les éléments qui occupent le premier rang dans les tableaux où l'on ne peut aligner les données de façon décroissante.

La signification émotionnelle des secteurs à l'étude est globalement semblable, la connotation positive des sentiments ressentis en présence ou en l'absence des sites étant supérieure à la connotation négative. Il est cependant intéressant de souligner la position en tête de liste de sentiments témoignant d'un certain attachement territorial, voire même d'un sentiment d'appartenance en ce qui a trait au secteur du *Ferry Building* et ce pour approximativement la majorité des répondants. Effectivement, 56% des répondants ressentent de l'affection pour ce dernier, tandis que 48% d'entre eux ressentent de l'attachement et de la fierté<sup>77</sup>. Par ailleurs, soulignons que ces sentiments sont, en majorité, ceux évoqués par les résidents de la ville<sup>78</sup>.

---

<sup>77</sup> Rappelons que les répondants n'avaient pas un nombre maximal de réponses.

<sup>78</sup> Nous n'avons pas cru nécessaire de présenter graphiquement les données issues du croisement entre la variable « sentiment négatif » et l'indicateur « provenance des répondants ». Le très petit nombre de réponses obtenues dans cette catégorie rendait les résultats peu significatifs.

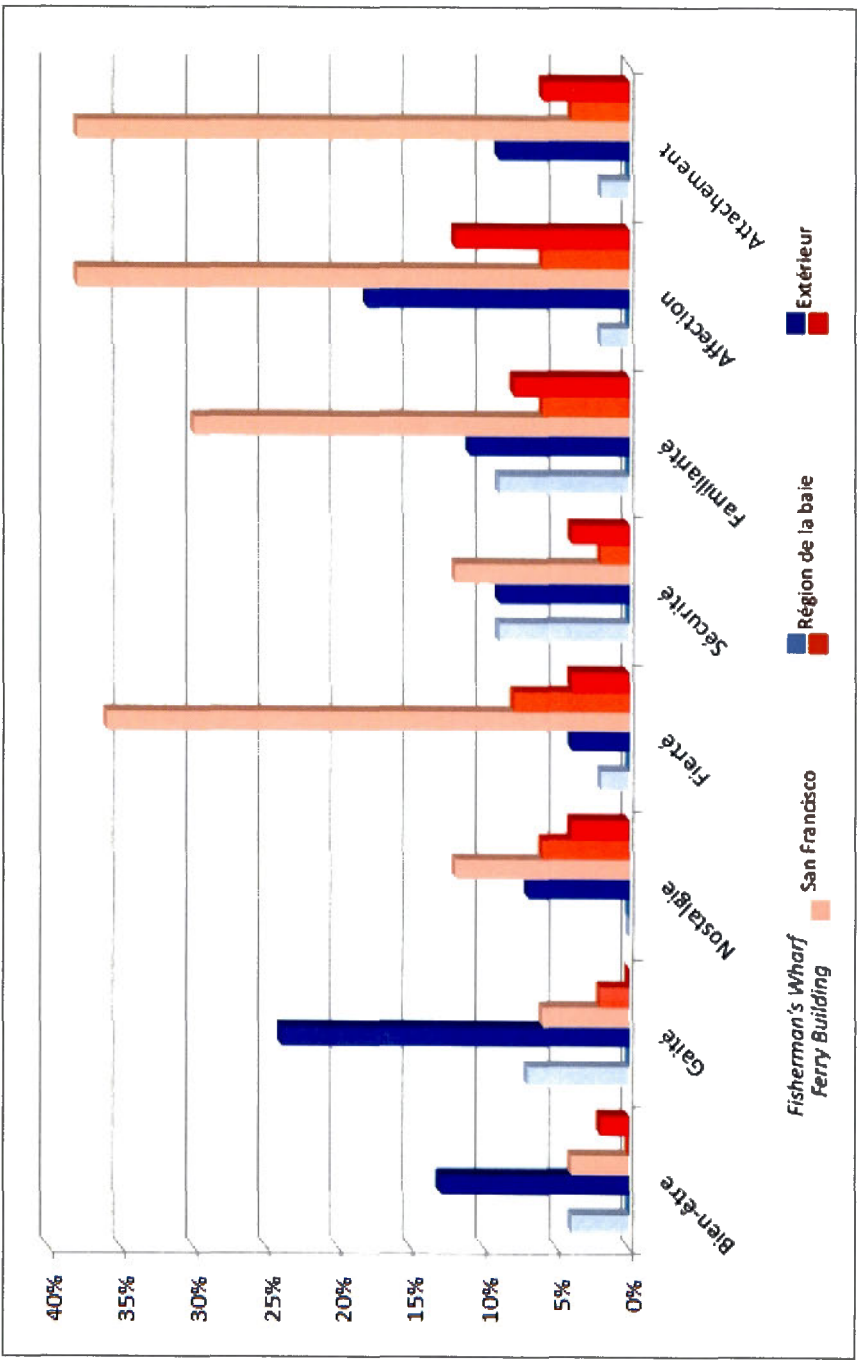


Figure 7.75 Sentiments associés aux secteurs selon la provenance des répondants



Somme toute, le secteur du *Ferry Building* semble plus symbolique et signifiant aux yeux des répondants, plus particulièrement pour les résidents de la ville. En effet, alors qu'une claire majorité se dit satisfaite des aménagements en place et des services offerts, une même majorité se dit satisfaite de l'image que reflète le secteur au sein de la ville. Ces derniers, en reconnaissant les valeurs patrimoniale et emblématique des projets, en accordant les attributs de lieu historique, emblématique et patrimonial au secteur et en soulignant la fierté et l'attachement qu'ils ressentent envers celui-ci, font valoir la charge de sens dont ce dernier est investi.

### 7.3 Les résultats de la revue de presse

Les discours tenus dans les médias en ce qui concerne les projets de revalorisation du front d'eau peuvent être intéressants et enrichissants dans la mesure où la parole journalistique, en apparaissant parfois comme le reflet de celle du peuple (Comby, 2013), peut, dans une certaine mesure, exposer la nature du lien subjectif qui unit les résidents au front d'eau de la ville<sup>79</sup>. La recension d'articles de presse nous a ainsi permis de décoder les représentations véhiculées par les quotidiens locaux en ce qui a trait aux deux secteurs à l'étude<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> N'oublions cependant pas que les journaux peuvent également contribuer à faire valoir et transmettre une idéologie, qui ne concorde pas nécessairement avec celle de la collectivité.

<sup>80</sup> Notons que l'indicateur « sentiments » n'a pas été relevé dans les articles de presse, attendu que ce dernier était trop délicat, subjectif et difficile à saisir.

### 7.3.1 Significations

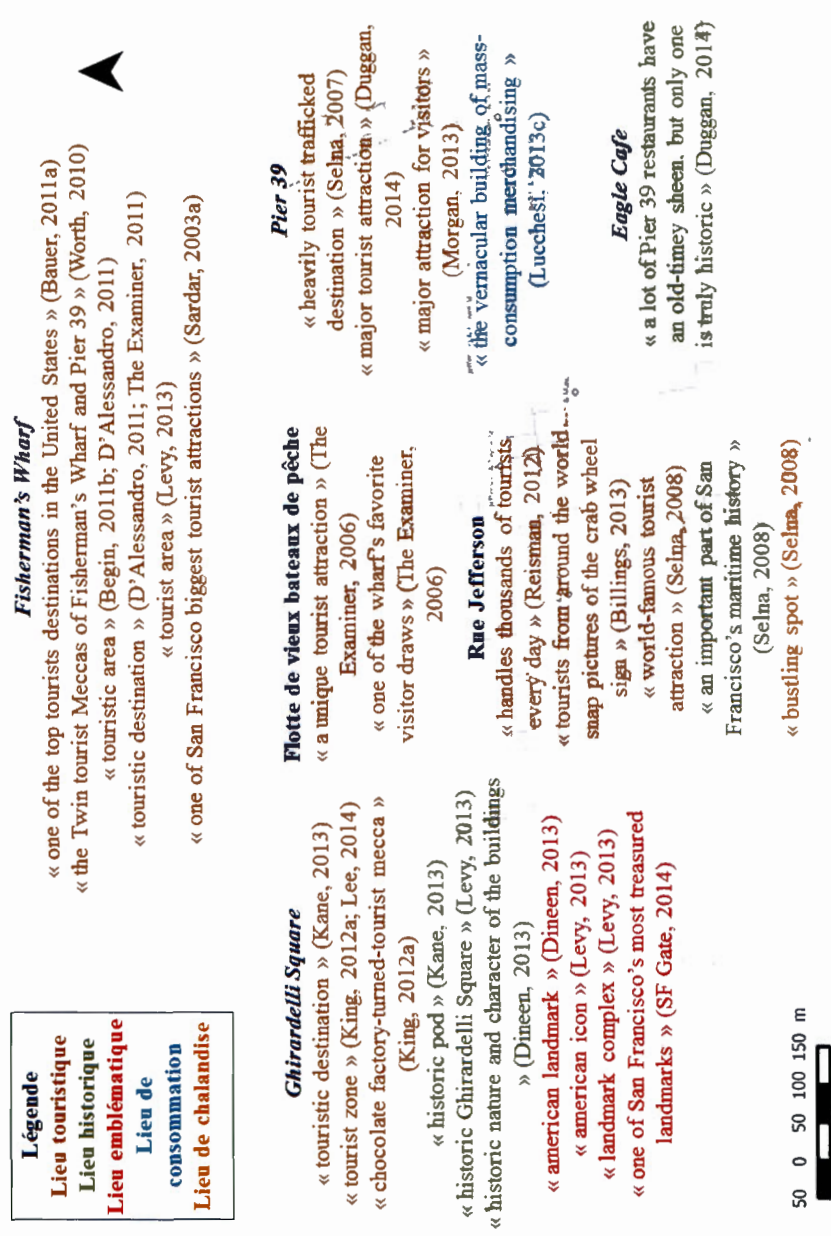
Les résultats de la revue de presse indiquent que les significations rattachées au front d'eau varient grandement d'un secteur à un autre, celles de l'un étant beaucoup plus significantes et évocatrices que l'autre.

**Tableau 7.19 Nombre d'articles de presse recensés par catégorie de significations**

<b>Significations</b>	<b><i>Fisherman's Wharf</i></b>	<b><i>Ferry Building</i></b>
Lieu patrimonial	0	1
Lieu emblématique	3	18
Lieu historique	5	9
Lieu touristique	16	6
Lieu de consommation	1	2
Lieu de chalandise	1	0
Lieu de loisirs	0	0
Lieu de transit	0	1

#### 7.3.1.1 Secteur Fisherman's Wharf

Les représentations véhiculées par les médias en ce qui concerne le secteur de *Fisherman's Wharf* élèvent ce dernier au rang de lieu d'abord et avant tout touristique. En effet, 16 articles le présentent clairement comme étant un lieu destiné et conçu pour une clientèle en visite en utilisant le qualificatif « touristique » via l'usage d'expressions diverses (« touristic area », « touristic destination », « major attraction for visitors », etc.).



**Figure 7.76** Compilation des significations attribuées au secteur de *Fisherman's Wharf*  
Marilyne Gaudette, 2014

Le *Pier 39*, le *Ghirardelli Square*, la rue Jefferson ainsi que la flotte de bateaux de pêche historiques apparaissent comme étant de véritables aimants à touristes selon les quotidiens et hebdomadaires analysés (Duggan, 2014; Kane, 2013; King, 2012a; Morgan, 2013; Reisman 2012; Selna, 2007, 2008; The Examiner, 2006; Worth, 2010). Billings (2013) souligne qu'une forme spécifique fait l'objet d'une attention particulière au sein de la clientèle touristique. Le gouvernail à l'effigie du crabe localisé à la jonction des rues Jefferson et Taylor est, selon ce journaliste, photographié par les touristes venus des quatre coins du globe (Billings, 2013). Cette forme, qui est d'ailleurs la première à apparaître dans les différents moteurs de recherche lorsque l'on y inscrit l'entrée « *Fisherman's Wharf* », semble ainsi être un attribut et un signe touristique notoire, fortement représentatif du secteur.

Les résultats nous informent que la signification touristique renvoie aussi bien à des attractions contemporaines, standards, artificielles et déconnectées du territoire dans lesquelles elles s'insèrent, qu'à des attractions authentiques, typiques du caractère maritime et industriel local, maintenant investies par le tourisme. Certains quotidiens mettent à cet effet en valeur la signification historique de certaines d'entre elles. C'est notamment le cas de la rue Jefferson, des restaurants locaux de fruits de mer, dont le *Eagle Cafe*, et du *Ghirardelli Square*, qui ont, à leur façon, marqué l'histoire du secteur. Le *Ghirardelli Square* renvoie également, dans les représentations journalistiques, à une forte signification emblématique, étant donné qu'il est qualifié de « landmark » ou de « icon » à maintes reprises (Dineen, 2013; Lévy, 2013; SF Gate, 2014). Ce dernier semble ainsi évoquer et incarner une symbolique forte, malgré le type de commerces occupant actuellement le complexe, qualifié de « general forgettable-ness » par Kane (2013). Il est intéressant de constater que si les articles mettent en valeur le caractère historique, voire même emblématique de ces attractions, ils dénoncent toutefois le fort achalandage touristique dont elles font l'objet : « If you truly suffer from a crippling tourist allergy, the buildings will still be sequestered there next to the wharf » (Kane, 2013, n.p.). Certains journalistes

soulignent à ce titre que les résidents ne fréquentent le secteur qu'en semaine (Duggan, 2014) ou ne font tout simplement que l'éviter (Levy, 2013). En plus de limiter les possibilités d'usages de ces espaces pour les populations locales, leur fréquentation touristique accrue engendre également une distanciation psychologique des locaux face à ces derniers, diminuant conséquemment les possibilités de réappropriation citoyenne de nature symbolique et, par le fait même, l'appartenance au territoire : « It's when crowds are sparse that you can savor why this chocolate factory-turned-tourist mecca was saved to begin with: an all-powerful sense of place » (King, 2012a). Il est ainsi intéressant de constater que si certaines portions du secteur semblent évoquer une symbolique forte, certaines d'entre elles demeurent fondamentalement étrangères aux résidents, car elles font peu l'objet d'appropriation de la part des locaux.

#### 7.3.1.2 Secteur *Ferry Building*

Si la charge de sens attribuée au secteur précédent semble largement superficielle, celle attribuée au secteur du *Ferry Building* paraît plutôt évocatrice, symbolique et significative. En effet, 18 articles recensés soulignent le caractère emblématique du secteur, en lui apposent un qualificatif parlant et révélateur : « landmark », « icon ».





Figure 7.77 Compilation des significations attribuées au secteur du *Ferry Building*  
Marilyne Gaudette, 2014

Le secteur, plus particulièrement son édifice principal, semble offrir un cadre référentiel fort et avoir une portée symbolique puissante dans les représentations journalistiques. Le *Ferry Building* est même comparé à plusieurs autres espaces emblématiques de villes à l'échelle internationale : « Imagine a central urban space bigger than Piazza San Marco in Venice, as historically linked to the city as the Ramblas is to Barcelona and leagues more graceful than Times Square in New York » (Levy, 1995, n.p.). Si sa situation géographique, son statut et son architecture semblent lui donner une visibilité sociale, les activités qui s'y déroulent semblent également investies de sens pour les résidents de la ville : « Yet a visit to the Ferry Plaza Farmers Market is still a meaningful experience for many locals » (Duggan, 2013, n.p.).

Les édifices réhabilités du secteur ont conservé une substance historique particulière qui transparaît de façon assez notable dans les représentations journalistiques. La signification historique, tout aussi évocatrice que la précédente, témoigne de l'importance et de la richesse historique de ces structures aux yeux de la presse écrite. Alors que la conservation et la mise en valeur des façades et des éléments architecturaux originaux « echoe historical elements » (Sardar, 2004, n.p.) et reflètent le « architectural and cultural significance of San Francisco's waterfront » (Strasburg, 2000, n.p.), quelques éléments du décor, dont les photographies historiques des anciens navires en cours de déchargement ayant été intégrées aux projets, communiquent une âme et permettent de se replonger dans le passé selon le directeur de la *Bay conservation and Development Commission* : « You step back into a history and get a sense of what it really was like » (Nolte, 2006, n.p.). En plus de refléter le caractère et la profondeur historique du secteur, les édifices en place permettent également le développement d'un type particulier de tourisme : « they would boost the City's appeal as a destination for heritage tourism, attracting visitors to old buildings preserved on their original sites » (Strasburg, 2000, n.p.). Perçu comme un lieu touristique par plusieurs quotidiens et hebdomadaires, le secteur est

aussi un lieu de consommation et de transit pour les touristes, les « ferry commuters and, more important, Bay Area residents » (L. Lynem, 1998, n.p.).

### 7.3.2 Valeurs

Les valeurs associées à certains monuments, objets ou formes qui ont été recensées dans les journaux locaux indiquent un contraste notable avec les résultats précédents.

**Tableau 7.20 Nombre d'articles de presse recensés par catégorie de valeurs**

<b>Valeurs</b>	<b><i>Fisherman's Wharf</i></b>	<b><i>Ferry Building</i></b>
Esthétisme	0	6
Patrimoniale	3	2
Emblématique	6	2
Identitaire	2	0
Économique	1	0
Sociale	0	4

#### 7.3.2.1 Secteur Fisherman's Wharf

Alors que la presse écrite n'accordait, au secteur en général, qu'une très faible portée symbolique, les résultats montrent toutefois que quelques journalistes octroient une valeur emblématique à certains éléments spécifiques du paysage.



Certaines entreprises familiales, dont quelques fournisseurs de produits de la mer en place depuis plusieurs décennies, apparaissent comme étant de véritables emblèmes qui contribuent et participent à l'originalité et à la singularité du secteur (Bauer, 2011a; Reisman, 2011). Certaines formes sont également symboliques aux yeux de la presse écrite et matérialisent des valeurs emblématiques. Le quai en forme de demi-lune de plus de 450 mètres de long (Sabatini, 2007) apparaît comme un véritable repère historique, tandis que le gouvernail à l'effigie du crabe en place depuis 1968 correspond à l'emblème, le symbole et le repère touristique du secteur (Billings, 2013; Johnson, 2013, Roberts, 2013). Ce dernier est même, selon le Président directeur general (PDG) du *Fisherman's Wharf Community Benefit District*, « the crown of the improvements and one of the most popular in representing the area » (Billings, 2013, n.p.).

Bauer (2014), dans un article du *SF Gate*, attribue une valeur identitaire à un produit alimentaire spécifique au secteur, le *Dungeness crab*. Intégré depuis longtemps au réseau marchand de *Fisherman's Wharf*, dans la mesure où il a fait l'objet d'une valorisation, voire d'une promotion économique depuis déjà des décennies, le crabe, par sa présence, a ainsi fortement marqué l'espace. Enraciné dans le territoire, ce produit du terroir projette une image maintenant appropriée par la communauté internationale puisque le produit et la qualité qu'il revêt sont fortement associés au lieu duquel il provient : « so many people associate Dungeness Crab with San Francisco » (Bauer, 2014, n.p.). Dans le même ordre d'idée, une dimension identitaire est également accordée à une entreprise locale, qui fait d'ailleurs du crabe son produit vedette. Le *Alioto's*, un restaurant mis en place depuis plus de 70 ans par une famille pionnière de l'industrie de la pêche, serait maintenant imprégné dans la mémoire collective des riverains du secteur selon Lucchesi (2013a, n.p.): « Alioto's is the kind of place that locals remember from their childhood, a place where cioppino, sourdough and cracked crabs are embedded in memory like pink popcorn at the zoo ». Certains éléments caractéristiques du secteur possèdent également une valeur



patrimoniale affirmée, dont la flotte de bateaux historiques de type *Monterey* (The Examiner, 2006), le quai historique d'*Aquatic Park* (Sabatini, 2007) ainsi que l'architecture et les matériaux des édifices du complexe du *Ghirardelli Square*, qui témoignent du passé industriel du secteur (Dineen, 2013). Finalement, un journaliste du *SF Gate* attribue une valeur économique à l'ensemble du projet mis sur pied au *Pier 39* : « you have to give founder Warren Simmons credit for creating a blockbuster hit out of the 45 acres of land » (Lucchesi, 2013c, n.p.). En effet, le projet génère maintenant des retombées de millions de dollars.

#### 7.2.2.2 Secteur *Ferry Building*

En ce qui concerne le secteur du *Ferry Building*, on remarque l'émergence et l'affirmation de valeurs esthétiques, aux dépens de valeurs identitaires.



Figure 7.79 Compilation des valeurs attribuées au secteur du *Ferry Building*  
Marilyne Gaudette, 2014

La revue de presse a permis de détecter certaines qualités visuelles associées notamment au *Ferry Building* et à sa tour. L'édifice a d'ailleurs remporté un prix architectural de la *American Institute of Architects' San Francisco* (AIASF) pour son design dans la catégorie « réhabilitation ». Le jury a souligné la qualité architecturale et visuelle de certaines structures et certains détails :

Its delicate columns, skylit domes and refurbished Guastavino tiles (an early form of fireproofing) have been artfully preserved despite drastic structural interventions. [...]. The jury admired the seamless integration of seismic bracing and exposed engineering (for student viewing) of the ornamental detail, which works to heighten the spatial grandeur of the structure (Sardar, 2004, n.p.).

Quelques journalistes (Duggan, 2013; Levy, 1998a; L. Lynem; 1998; Sardar 2003b) ont également souligné la splendeur de la structure et du site, tandis que d'autres ont mis en évidence la valeur patrimoniale et la dimension historique de certains éléments architecturaux du *Ferry Building* (D. Adams, 2002; Levy, 1998c). Une valeur emblématique est également accordée à la tour de l'édifice puisque des journalistes la considèrent comme un véritable repère sur le front d'eau, voire comme symbole de la ville (Ho, 2013; Levy, 1998a). Les gestionnaires du port de San Francisco accordent même une valeur particulière au son émis par les carillons de l'horloge de la tour, qui marquent le début d'une nouvelle heure depuis des décennies déjà : « the chimes are a worthy feature of the landmark structure. [... the chiming] is almost like a reminder of a different era » (Ho, 2013, n.p.). Finalement, les édifices du secteur et leurs espaces publics respectifs sont aussi considérés, par plusieurs, comme des destinations civiques de renom pour les locaux (Duggan, 2013; Levy, 1998b; Nolte, 2006; Sardar, 2004), la réhabilitation des bâtiments et l'aménagement de leurs aires extérieures justifiant la valeur sociale maintenant accordée au secteur. Le PDG de la *Bay Conservation and Development Commission* souligne à ce titre son caractère public, accessible et invitant, en rappelant le contexte auquel les résidents étaient autrefois confrontés :

The old waterfront, much admired by fans of San Francisco's good old days, was not accessible to the public. Though the Embarcadero hummed with the comings and goings of ships, trucks, trains and longshore gangs, the old bulkhead buildings along the shore were designed to hide the waterfront, which was dirty and dangerous, from the city (Nolte, 2006, n.p.).

Jasper Rubin, un professeur d'études urbaines de la *San Francisco State University*, souligne également la dimension sociale du secteur dans une entrevue accordée au *SF Gate* :

Together with the revitalized Ferry Building, the market is also a social hub for the Bay Area [...]. The farmers' market participants come from around the region, which underscores the nature of the Ferry Building and the plaza as a gathering spot and as a meeting place for the region. It's in a central location for the Bay Area (Duggan, 2013, n.p.).

### 7.3.3 Symboles et images véhiculés

Les symboles et images véhiculées dans la presse écrite en ce qui a trait à chacun des secteurs à l'étude varient fortement d'un site à un autre, dans la mesure où l'imaginaire qui leur est associé est fondamentalement différent.

**Tableau 7.21 Nombre d'articles de presse recensés par catégorie d'image**

<b>Symbole/image</b>	<b><i>Fisherman's Wharf</i></b>	<b><i>Ferry Building</i></b>
Symbole évoqué	0	8
Image positive	3	13
Image négative	11	2

#### 7.3.3.1 Secteur Fisherman's Wharf

Le secteur de *Fisherman's Wharf* ne semble pas évoquer de symbole particulier aux yeux des quotidiens et hebdomadaires locaux et une image globalement négative est diffusée par les médias écrits.





### Pier 39

« secretly, everyone likes it a little » (Maloney, 2008)  
 « the continuing popularity of Pier 39 » (A. Gold, 2008)

« monstrous development » (Strasburg, 2000)

« tourist trapped » (Spotswood, 2014a)

«kitschy» (Bauer, 2014; Spotswood, 2014a)

«touristy» (Lucchesi, 2013b; Maloney, 2008)

« Pier 39 is cheesy as ever » (Nevius, 2014)

« so many locals hold Pier 39 in such disdain »

(Luechesi, 2013b)

« a chef d'œuvre of hallucinatory clichés » (Lucchesi).

2013c)

« a humbled group of contrived shacks » Tuccesi.

2013(c)

2013c)

« a false city scene » (Lacchesi, 2013c)

« an architectural farce » (Lucchesi 2013c)

“one of the city's most controversial development  
“an architectural lance # (Eucarest, 2013C.)

Of the city's most controversial development projects of the 1970s » (Morgan 2013)

projects of the 1970s" (Morgan, 2013).

1800

2007

*Ripley believe it or not et Hard*

**rock Café**

«Least favorite San Francisco

tourism experience » (Spotswood,

2014b)

## Jefferson street

« tacky, crowded and outdated »

(Selna, 2008)

« a real iowel of place » (Selma)

"Journal of... 2008)"



**Figure 7.80** Compilation des images associées au secteur de *Fisherman's Wharf*  
Marilyne Gaudette, 2014

Plusieurs articles critiquent, de manière frappante, la nature du projet du *Pier 39* et les activités qui s'y déroulent. L'image véhiculée par les journalistes, loin d'être resplendissante, suggère la présence d'un site artificiel, banal, stéréotypé et déconnecté du reste de la ville. Dans plus d'une dizaine d'articles, un qualificatif négatif est accolé à certains éléments spécifiques au secteur : « kitschy » (Lee, 2014, n.p.; Spotswood, 2014a, n.p.), « cheesy » (Nevius, 2014, n.p.), « touristy » (Lucchesi, 2013b, n.p.; Maloney, 2008, n.p.), « tacky » (Selna, 2008, n.p.), « outdated » (Selna, 2008, n.p.), etc. Il est aussi intéressant de constater que le *Pier 39*, en étant presque le seul support de l'image véhiculée, est extrêmement présent dans les représentations journalistiques de nature négative. Dans une entrevue accordée à Strasburg (2000), Marc Holmes, l'ancien représentant de l'organisme *Save the Bay*, a affirmé qu'il fallait à tout prix s'abstenir de reproduire les erreurs du passé et les développements semblables à celui mené par Warren Simmons. Un aménagiste de la *San Francisco Bay Conservation and Development Commission* (BCDC), Joe LaClair, souligne également que les projets de l'époque ont contribué à effacer d'importantes ressources historiques : « the era of Pier 39 development [has generated] the demolition of various cultural icons on the waterfront » (Strasburg, 2000a, n.p.). Un journaliste du *SF Gate* suggère même d'éviter le secteur en entier :

Three days in Fisherman's Wharf is three days longer than locals want to spend at Fisherman's Wharf. It's so full of kitsch, knick-knacks, shtick restaurants and "I love SF" tee shirts that tourists can lose their whole vacation taking it all in. The goofiest thing you can do in San Francisco, maybe, is fall into a tourist trap and miss the city altogether (Lee, 2014, n.p.).

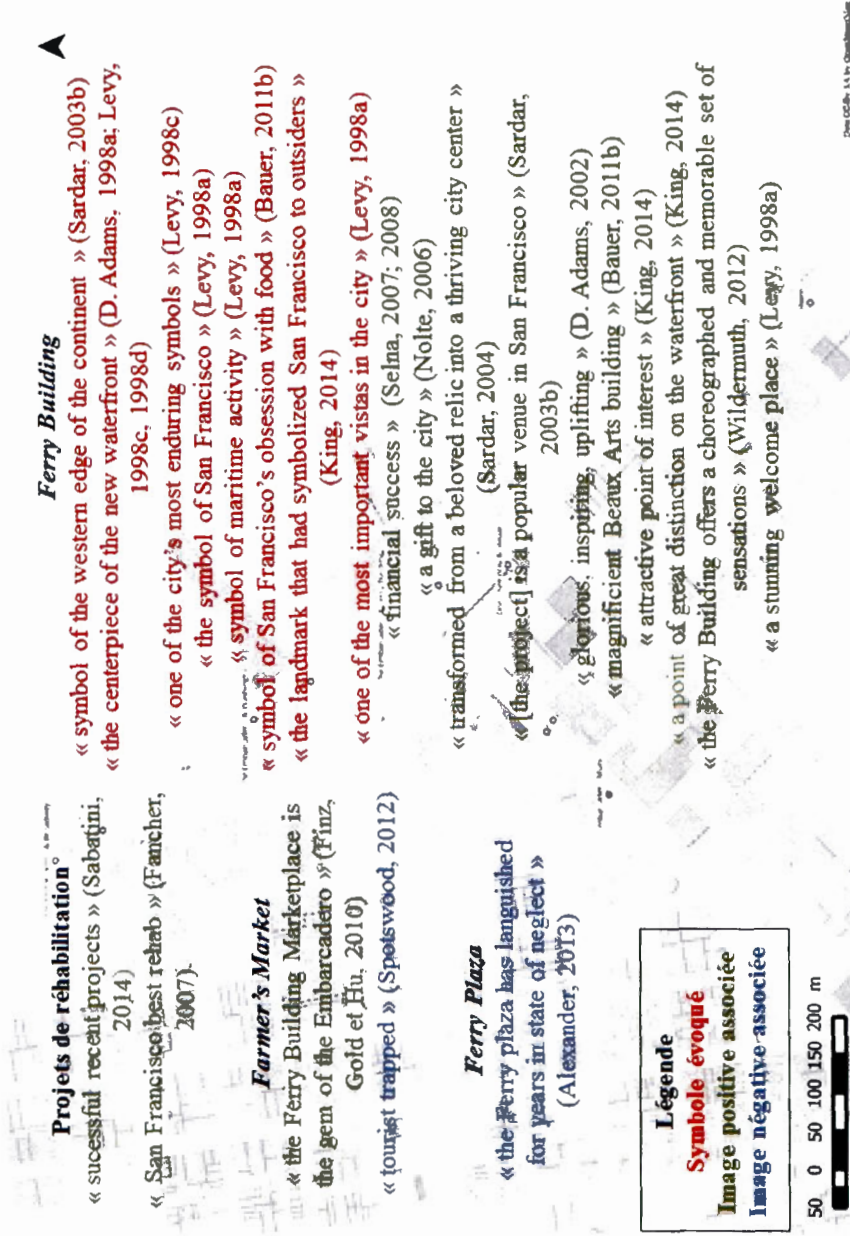
Or, si l'image associée au secteur est, en surface, fortement négative, les résidents l'apprécieraient aussi secrètement, étant donné qu'ils entretiendraient une relation amour-haine avec ce dernier. En effet, Maloney (2008), dans un article du *SF Gate*, souligne que :

All San Franciscans love to hate Fisherman's Wharf. Content never to visit the area, they complain of the tacky shops selling cheap souvenirs, the "novelty" museums whose novelty has long worn off and busloads of tourists blocking the view to Alcatraz. But secretly, everyone likes it a little, and having guests from out of town is the perfect excuse for otherwise cynical old-timers to "force" themselves to go. And it is possible to have a cheap, good time. Just avoid the wax museums and the "I'm With Stupid" T-shirt stands, and what's left are some of the best views in the city, fresh Dungeness crab and the ever-amusing sea lions (Maloney, 2008, n.p.).

Ainsi, au-delà de cette représentation consensuelle, une image plus redorée du secteur ressort aussi des articles consultés. Selon Neil Hrushowy, le responsable de la revitalisation de la rue Jefferson, certaines attractions, en jouissant d'une vue imprenable sur la baie et la ville, arrivent à plaire aux locaux. Il souligne à ce titre l'attractivité de la rue Jefferson : « It's a real jewel of a place, and the views of the water and back up toward the city are stunning » (Selna, 2008, n.p.).

#### 7.3.3.2 Secteur *Ferry Building*

Contrairement au secteur précédent, le secteur du *Ferry Building* semble évoquer, voire même incarner un mythe et un symbole forts aux yeux de la presse écrite et refléter une image essentiellement positive.



La recension des articles de presse nous porte à croire que le *Ferry Building* correspond et incarne un symbole de l'identité locale, régionale et nationale. En effet, considéré comme la pièce maîtresse du front d'eau (D. Adams, 1998a; Levy, 1998c, 1998d), le *Ferry Building* est le symbole par excellence d'une ville ayant été marqué par les activités maritimes (Levy, 1998a), tout en étant perçu comme le symbole de la côte Ouest (Sardar, 2003b). Dans une entrevue accordée à Levy (1998a), Denise McCarthy, l'ancienne présidente de la *San Francisco Port Commission*, souligne même que « for the port, it [the Ferry Building], was the symbol of maritime activity, and for commuters it was the main entrance to the city » (Levy, 1998a, n.p.). Cette charge symbolique, multiscalaire et complexe, déborde ainsi de l'aire géographique fonctionnelle de l'édifice puisque ce dernier, en interpellant un contexte sociohistorique plus large et englobant<sup>81</sup>, semble se poser autant comme symbole du front d'eau de la ville que de l'identité de la côte ouest américaine. Il est également fort intéressant de remarquer que son statut de symbole perdure avec le temps, dans la mesure où l'édifice semble tout aussi bien marquer l'imaginaire collectif avant sa réhabilitation (D. Adams, 1998a; Levy, 1998a, 1998c, 1998d), qu'après sa transformation (Bauer, 2011b; King 2014; Sardar, 2003b), à des intensités variables. Le retrait de l'autoroute surélevée, qui a engendré, quelques années plus tard, la réhabilitation du *Ferry Building*, semble avoir été un temps particulièrement fort de l'histoire de la ville. L'un de ses résidents, interrogé à l'époque par D. Adams (1995), a d'ailleurs confié au journaliste du *SF Gate* l'effet qu'a eu la démolition de cette superstructure :

I confess to considerable glee photographing the demolition [...]. Watching the Ferry Building revealed was like witnessing an historical striptease. [...]. The freeway was a blight on the waterfront and an affront to the dignity of the Ferry Building so I took immense pleasure in its destruction (D. Adams, 1995, n.p.).

---

<sup>81</sup> L'histoire du secteur renvoie également à l'histoire à l'échelle continentale puisque ce dernier était la porte d'entrée de l'Ouest américain.



On peut dès lors supposer que la démolition de l'autoroute, le réaménagement du secteur et la restauration de l'édifice principal, en tant que gestes urbanistiques forts, ont assuré une symbolique stable et puissante à travers le temps. Le *Ferry Building*, témoin, voire agent d'une mémoire et d'une identité, fait pour sûr partie intégrante du paysage portuaire. Un journaliste du *SF Gate* reprend à ce titre les propos écrits en 1962 par un important chroniqueur, Herb Caen :

When it's aglow at night, its warm light shines all the way back to the (1906) earthquake... and to its days of glory as the gateway to the enchanted city. [...]. The bay without ferries is like a lake without swans. And the waterfront without the Ferry Tower would be like a birthday cake without a candle (Levy, 1998a, n.p.).

Le *Ferry Building* semble ainsi constitutif, voire indissociable du passé, du présent et du futur de l'histoire, attendu que l'édifice « conjures up impressions of San Francisco's past while radiating the vitality of youth » (Wildermuth, 2012, n.p.). King (2014) reprend à ce titre le rapport de la *Shoreline Development Preliminary* rédigé en 1943 pour montrer la persistance des représentations et la force symbolique de l'édifice : « no structure in the City has a more important position; no building is remembered by so many » (King, 2014, n.p.).

Une image positive se dégage des articles recensés et s'impose avec une évidence et une force exceptionnelles. Si les expressions et les qualificatifs accolés au secteur ou à son édifice principal ne mentent pas, les comparaisons dont le *Ferry Building* fait l'objet sont pour le moins explicites et évocatrices. D. Adams (2002) reprend à ce titre les propos de Jim Chappell, président de la *San Francisco Planning and Urban Research Association*, qui compare l'édifice à d'autres monuments prestigieux d'Europe : « It is glorious, inspiring, uplifting -- like the great cathedrals of Europe ». La réhabilitation de l'édifice a selon lui permis de « restore the grandeur to a building that once stood for San Francisco in the way the Eiffel Tower does for Paris » (D. Adams, 2002, n.p.). Au-delà de l'esthétique flamboyante et de l'image superficielle

du *Ferry Building*, une image de milieu de vie dynamique et vivant, en harmonie avec la ville, lui est également attribuée : « The Ferry Building's triumph is that it manages to feel at once rarefied and real, at one with the city around it » (Wildermuth, 2012, n.p.). Si le *Ferry Building* semble avoir une charge affective importante, quelques-uns de ses éléments véhiculent toutefois une image plutôt négative. Un journaliste déplore à cet effet la détérioration de la *Ferry Plaza*, l'espace public localisé à l'arrière du *Ferry Building*. Il stipule que pourtant, « the view ranks among the best of the bay. But to appreciate it, you have to overlook a few things, like decrepit benches strewn with graffiti, light posts gutted by vandals, and trails of cigarette butts and empty beer cans » (Alexander, 2013, n.p.). Un autre souligne que le *Farmer's Market* est plutôt un attrape-touristes (Spotswood, 2012). Au final, le regard négatif porté sur le secteur demeure toutefois presque absent des représentations journalistiques.

#### 7.3.4 Satisfaction

Quelques éléments de satisfaction et d'insatisfaction ont pu être relevés lors de la recension des articles de presse, et ce, pour chacun des secteurs à l'étude<sup>82</sup>.

---

<sup>82</sup> Plusieurs éléments de satisfaction et d'insatisfaction recensés s'apparentaient de façon trop prononcée aux autres indicateurs retenus pour la recherche dans le cadre de cet exercice. Par exemple, la valeur esthétique accordée à un élément morphologique de l'un des secteurs à l'étude correspondait automatiquement à un élément de satisfaction au niveau de l'apparence visuelle, tout comme l'image négative projetée par un projet particulier correspond à un élément d'insatisfaction au niveau de l'un ou l'autre des sous-indicateurs proposés. Ainsi, pour éviter toutes répétitions, seuls les éléments nouveaux ont été retenus. Nous n'avons pas cru nécessaire de présenter graphiquement les résultats.

#### 7.3.4.1 Secteur Fisherman's Wharf

Dans un article du *San Francisco Examiner*, Reisman (2012) souligne les difficultés sur le plan de l'accessibilité en ce qui a trait à la rue Jefferson : « its sidewalks have trouble handling the crowds » (Reisman, 2012, n.p.). Les urbanistes de la ville responsables de la revitalisation de *Jefferson Street* espèrent rendre cette portion plus sécuritaire et plus accessible pour les piétons et les cyclistes (Reisman, 2012) et « more pedestrian-friendly » (The San Francisco Examiner, 2010, n.p.). En ce qui concerne l'apparence visuelle du secteur, Neil Hrushowy, un urbaniste de la ville interrogé par un journaliste du *San Francisco Examiner* (2010), souligne que cette portion du secteur (entre Powell et Taylor), d'ailleurs appelée « little Embarcadero », n'est pas invitante : « You hit Powell Street and see a parking lot on one side and the cyclone fence on the other, and a bunch of idling tour buses sitting there, and think, 'Am I supposed to walk down there?' » (The Examiner, 2010, n.p.). La revitalisation de la rue, combinée à l'aménagement de la promenade au *Pier 43* contribuera toutefois, selon Rodney Fong, président de la *Port Commission* et propriétaire du *Wax Museum*, à changer la dynamique : « I think this [promenade] is going to draw your eye toward it, it's going to draw people toward it, and it's going to really activate the Little Embarcadero » (The Examiner, 2010, n.p.). Le *Pier 39* demeure toutefois « an architectural farce » (Lucchesi, 2013c, n.p.) pour plusieurs. Le type de produits offerts, qualifié de « cheap souvenirs » par Maloney (2008, n.p.), ne semble pas apprécié de certains journalistes.

#### 7.3.4.2 Secteur *Ferry Building*

Si les valeurs esthétiques attribuées au *Ferry Building* ont montré la satisfaction au niveau de l'apparence visuelle (Duggan 2013; King 2012b; Levy, 1998a; L. Lynem 1998; Sardar 2003b, 2004), rappelons toutefois qu'un journaliste a souligné la

dégradation flagrante de la *Ferry Plaza* (Alexander, 2013). Un article fait également valoir les problèmes de circulation à l'intérieur du secteur, attendu que l'espace est très achalandé aux heures de pointe : « Showing up at the farmer's market before 10am and after 1pm is awesome » (Spotswood, 2012, n.p.). Un autre journaliste soulève également le manque de stationnement, qui est pour lui une aberration. Il reprend les propos de Sibella Kraus, à ce moment directeur du marché extérieur : « A true public market is where people shop for large quantities of food, seven days a week, and there's plenty of parking » (Levy, 1998d, n.p.). En plus de soulever les problèmes de circulation piétonne, un autre journaliste mentionne aussi celui des prix trop élevés : « Many locals complain about the market's crowds and high prices » (Duggan, 2013, n.p.). À ce titre, un journaliste, consommateur du marché, témoigne son désarroi face à ce même problème :

Over the last few years, I have noticed a steady increase in the cost of produce and foods at the farmers market. The price of fresh organic produce has risen dramatically. The reason this is concerning is that one of the reasons to visit the farmers market is that you are dealing directly with the farmers and eliminating the expense of the middle man. Last week after going through my purchases and costing them out I plainly did not get any deals and as a matter of fact, I overpaid (Jacobberger, 2012, n.p.).

En bref, les secteurs nourrissent des représentations fort différentes au sein des médias écrits. Si ces derniers entretiennent un discours globalement négatif en ce qui a trait au secteur de *Fisherman's Wharf*, leur discours est toutefois empreint de symbolisme lorsqu'il est question du secteur du *Ferry Building*.

#### 7.4 Les résultats des entrevues semi-dirigées

Des entretiens ont également été réalisés avec trois acteurs clés de la ville. Si deux d'entre eux ont été interviewés lors de la période de terrain, le troisième l'a quant à

lui été par courriel, au retour du séjour. Rappelons que la première personne interrogée était la directrice adjointe du département de planification urbaine du Port de San Francisco, la deuxième un professeur d'études urbaines à la *San Francisco State University* impliqué dans les projets de réaménagement du front de mer et la dernière un responsable des *Community Advisory Group* pour le secteur de *Fisherman's Wharf*. La présentation des résultats suivra approximativement le modèle des grilles d'entrevues et un va-et-vient constant entre les deux territoires d'étude sera réalisé afin de faciliter la comparaison et la compréhension du discours tenu par les acteurs interrogés quant aux dynamiques de réappropriation que soulèvent les projets de requalification urbaine.

#### 7.4.1 Des projets fondamentalement différents

Les entretiens visaient d'abord à cerner le point de vue et l'opinion générale des acteurs quant aux deux zones d'étude. Postérieurement à la présentation du projet de recherche, les questions suivantes ont été posées : « Que pensez-vous des projets de requalification urbaine des secteurs de *Fisherman's Wharf* et du *Ferry Building*? Êtes-vous satisfaits des résultats de ces transformations? ». Spontanément, les deux premiers acteurs ont d'abord brièvement présenté les projets, avant d'émettre toute opinion sur ces derniers.

La directrice adjointe du département de la planification et de l'aménagement du Port de San Francisco élabore en premier lieu à propos du *Pier 39*. En le présentant comme le plus vieux des nouveaux projets de redéveloppement du front de mer de San Francisco, elle mentionne que le projet a été développé dans une période où le front d'eau était largement séparé du reste de la ville, soit dans les années 1970. À cette époque, *Fisherman's Wharf* correspondait au seul segment du front d'eau où le public était le bienvenu. Largement destiné à attirer visiteurs et touristes, l'endroit,



qu'elle décrit comme un complexe commercial, était, pour l'époque et encore pour aujourd'hui, un grand succès. Elle souligne cependant que la façon dont le public utilise, fréquente et perçoit aujourd'hui le front d'eau a fortement évolué depuis l'adoption et la réalisation du projet de *Fisherman's Wharf*. Cette évolution aurait d'ailleurs amené les autorités urbaines et portuaires à s'adapter à un autre type de clientèle, influençant par le fait même la façon de requalifier le front d'eau. La réhabilitation du *Ferry Building*, avec son marché intérieur et extérieur, fait en ce sens un meilleur projet que le précédent, dans la mesure où ce dernier répond aux besoins des locaux et des touristes.

L'acteur universitaire interrogé a quant à lui soulevé des différences notables entre les deux projets de revalorisation urbaine, mais aussi des nuances à considérer. Si *Fisherman's Wharf* est associé à un lieu hautement touristique, il mentionne également que le site a aussi été, et est encore aujourd'hui, un lieu de travail important pour les pêcheurs et les travailleurs œuvrant dans l'industrie de la pêche puisqu'une partie du secteur y est réservée. Le lieu de travail, industriel et commercial très animé qu'incarnait autrefois *Fisherman's Wharf* a d'ailleurs contribué à marquer l'identité portuaire de la ville et la conservation de certaines de ces activités ajoute selon lui du charme au secteur, tout en lui permettant de maintenir une certaine authenticité. Il nous révèle ensuite que le *Ferry Building* n'était initialement pas une attraction touristique puisque l'endroit était un lieu de transit prisé pour les navetteurs effectuant les trajets entre Oakland ou Treasure Island et le centre-ville de San Francisco en bateau. En raison de sa situation géographique centrale, le site du *Ferry Building* jouit, selon lui, d'une ambiance et d'une clientèle différente. L'endroit n'est ainsi pas uniquement pris d'assaut par une clientèle touristique puisque des travailleurs du centre-ville le fréquentent également régulièrement. L'acteur nous révèle également que malgré l'existence de la Proposition H, une mesure adoptée en 1990 visant à interdire la construction d'édifices de bureaux sur le front d'eau, le deuxième étage du bâtiment est réservé à

d'importantes sociétés financières et firmes d'avocats. Il précise d'ailleurs que ces dernières ont été essentielles à la réalisation du projet de réhabilitation puisque leurs loyers ont permis le financement de l'édifice<sup>83</sup>.

En ce qui concerne l'allure générale des deux sites requalifiés, l'acteur provenant du milieu universitaire déclare que le *Ferry Building* est beaucoup plus authentique que l'autre secteur d'étude. L'édifice est bien entendu une attraction touristique en soi, mais demeure aussi un lieu de travail, situé à un point d'entrée important de la ville. En plus d'une ambiance, d'une clientèle et d'un design différents, il termine en affirmant que l'histoire du développement des sites l'est aussi. Ceci s'explique selon lui par l'intervalle de temps séparant le développement des deux projets de requalification, attendu que ces derniers ont été conçus et développés à deux époques différentes, soit à un intervalle de 25 ans.

Le professeur de la *San Francisco State University* présente également des divergences en ce qui concerne la réaction des résidents face aux projets. Il souligne d'abord que ces derniers n'ont pas accueilli avec enthousiasme le projet du *Pier 39*. Leur plus grande plainte concernait selon lui le trafic engendré par des installations de type touristique et les nombreuses places de stationnement créées pour accommoder cette clientèle. Or, étonnamment, il souligne que les résidents n'étaient pas si préoccupés par les effets du projet, et ce, malgré les nombreuses critiques qui en ont émergé. Le projet, qui a fait les manchettes dans les journaux locaux, a été la proie des journalistes, ces derniers l'ayant critiqué allègrement en le qualifiant de « ugly, touristy and kitschy ». L'acteur universitaire interrogé, qui partage d'ailleurs ces qualificatifs, souligne toutefois que le site, même s'il ne plaît guère aux résidents, demeure tout de même l'un des plus visités en Californie. En ce qui concerne le *Ferry Building*, il affirme que les réactions face à ce projet de

---

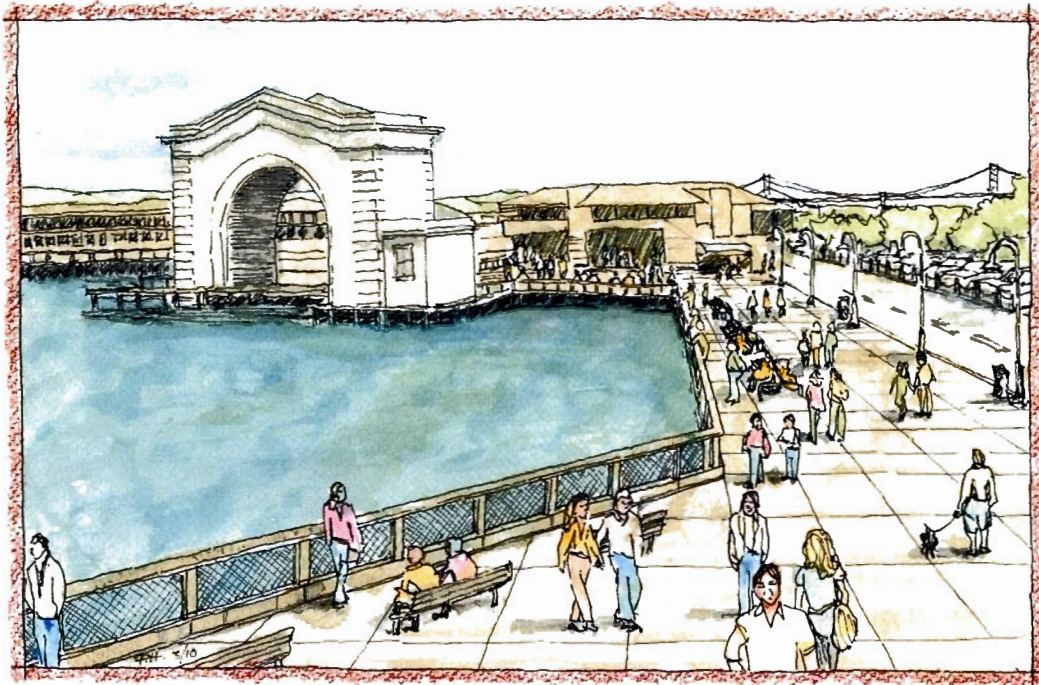
<sup>83</sup> La *State Land Commission* et le *Board of State Harbor Commissioners* (BCDC) ont en effet conclu que cet arrangement était le seul moyen de préserver et de réhabiliter le *Ferry Building*.

réhabilitation ont été tout autres. Loin d'être opposés au projet, les résidents se sont au contraire montrés très favorables à celui-ci, et ce, malgré les coûts dispendieux et l'amendement à la Proposition H. Le projet, en réhabilitant un bâtiment historique, en remettant sur pied un terminal maritime de passagers et en mettant en vedette une offre commerciale ancrée dans les ressources locales, était selon lui un concept gagnant, dans la mesure où il répondait à des besoins locaux. Cependant, si l'idée et le concept général ne faisaient pas débat, le design de la *Harry Bridges Plaza* a toutefois été l'objet de controverses et d'enjeux selon l'acteur interrogé, notamment en ce qui concerne son allure et sa fonctionnalité. Effectivement, alors que certains souhaitaient qu'elle soit souterraine afin de limiter les risques de collision pour les piétons, d'autres ont plutôt critiqué le projet en raison de son manque de cohésion avec l'*Embarcadero*, la plaza étant selon certains enclavée. Le résultat actuel représente, selon l'acteur universitaire, l'exemple typique d'un compromis qui caractérise les décisions prises dans les projets d'aménagement : « this was typical San Francisco compromise, where everybody is a little bit unhappy and no one is actually completely satisfied. But no one is entirely really angry either ». En somme, les intervenants nous informent de la variation, dans le temps et dans l'espace, des représentations citoyennes en ce qui a trait aux deux projets de requalification urbaine.

#### 7.4.2 Critiques de nature urbanistique

Puisque l'aménagement des sites a une influence certaine sur les pratiques et les usages qu'on en fait, nous avons tenu à amener les acteurs à commenter les configurations urbanistiques de chacun des sites à l'étude afin de mettre en relief, s'il y a lieu, les éléments qui contribuent à freiner ou limiter l'appropriation citoyenne des secteurs. La directrice adjointe du département de planification urbaine du Port débute en affirmant que les deux projets sont de grands succès et que ces derniers

répondent aux besoins de l'époque dans laquelle chacun d'eux a été développé. Elle stipule en effet que « each project provided good public open space and good public access for its time ». Cependant, certaines opportunités se dessinent actuellement en vue d'améliorer leurs installations, et de les adapter aux tendances et demandes actuelles. En ce sens, les installations et équipements du *Pier 39* et de ses alentours, non pas parce qu'ils sont dégradés, mais bien parce qu'ils ont été conçus il y a de cela quelques décennies, connaissent ainsi des modifications puisque la façon dont les résidents désirent fréquenter le front d'eau a fortement évolué depuis quelques années. Ces derniers désirent en effet s'approprier pleinement la façade portuaire, devenue un lieu privilégié de promenade depuis la conception de l'*Embarcadero*. Elle souligne donc que les aménagistes cherchent actuellement à augmenter la superficie d'espaces publics et ouverts dans le secteur. La directrice adjointe des opérations d'aménagement du Port donne par ailleurs l'exemple de la revitalisation du *Pier 43*, un projet élaboré afin de répondre aux besoins actuels des populations locales.



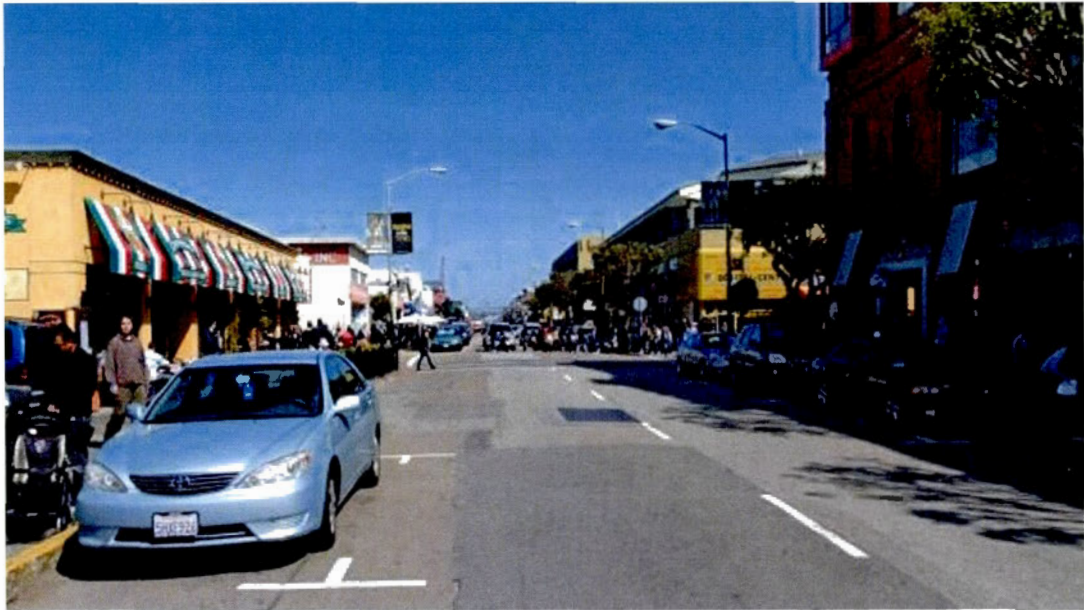
**Figure 7.82 Promenade du Pier 43**

<http://www.sfport.com/index.aspx?page=1986>

Transformé en promenade piétonnière à l'été 2014, cet ancien stationnement abandonné relie maintenant le *Pier 39* au cœur historique du *Wharf*. La zone accueille actuellement touristes, visiteurs et résidents désirant admirer la vue imprenable sur la baie et la prison d'Alcatraz. L'acteur provenant du milieu universitaire nous fait également part d'un projet actuellement en cours, qui aura selon lui un impact notable sur l'appropriation citoyenne du secteur. La revitalisation de la rue Jefferson, qui traverse littéralement le secteur de *Fisherman's Wharf*<sup>84</sup>, restructurera non seulement le design de la rue, mais aussi son accès public, rendant ainsi le secteur beaucoup plus attirant pour les résidents.

<sup>84</sup> La rue Jefferson fait la jonction entre *Aquatic Park* et le *Pier 35*.





**Figure 7.83 Jefferson Street avant le début des transformations**  
[http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Draft\\_FW\\_PRP\\_Part1.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Draft_FW_PRP_Part1.pdf)



**Figure 7.84 Nouvelle ambiance urbaine suggérée**  
[http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Draft\\_FW\\_PRP\\_Part1.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Draft_FW_PRP_Part1.pdf)



**Figure 7.85 Nouvelle ambiance urbaine suggérée**  
[http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Draft\\_FW\\_PRP\\_Part1.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Draft_FW_PRP_Part1.pdf)



**Figure 7.86 Nouvelle ambiance urbaine suggérée**

[http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Draft\\_FW\\_PRP\\_Part1.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Draft_FW_PRP_Part1.pdf)





**Figure 7.87 Rue Jefferson à la suite des premières transformations**  
<http://www.sf-planning.org/index.aspx?page=3161>

À ce titre, l'échange de courriels avec le troisième acteur interrogé, soit le responsable des *Community Advisory Group* pour le secteur de *Fisherman's Wharf*, a été intéressant, attendu que ce dernier, en ayant travaillé avec les citoyens à l'élaboration du *Public Realm Plan* pour la revitalisation de cette artère, a été en mesure de nous présenter de façon détaillée le projet. Le plan envisage effectivement de faciliter la circulation piétonne et cycliste, en élargissant les trottoirs et en contrôlant les flux de circulation automobile par la mise en place de panneaux indiquant l'emplacement des différents stationnements présents dans le secteur et le renforcement de la sécurité de l'artère. Des changements au niveau de l'apparence actuelle de la rue seront également apportés, dont le pavage de la rue et l'apposition d'affiches attrayantes, encore dans l'optique de rendre le secteur « more pedestrian-friendly ». Il est également intéressant de souligner que les responsables du projet désirent consolider le statut historique du secteur en mettant davantage en valeur les activités liées à l'industrie de la pêche : « Taken together, the Public Realm Plan will support a diverse and active public life and will build on the Wharf's historic roots as

the home to San Francisco's last working fishing fleet », consolidant par le fait même sa vitalité économique et renforçant la liaison du secteur au reste de la ville. Il souligne également que des activités culturelles auront plus souvent lieu dans le secteur afin d'inciter les résidents à le fréquenter davantage. Un journaliste d'un quotidien local souligne à ce titre l'avènement du *Wharf Fest*, un événement mis sur pied dans le but de souligner les 35 ans du *Pier 39* et les 50 ans du *Hyde Street Pier*, auquel sont conviés les citoyens désirant prendre part aux festivités (B. Jacobs, 2013).

Si la directrice adjointe du département de la planification et de l'aménagement du Port de San Francisco demeure relativement neutre, distant, mais aussi prudent face aux jugements négatifs qu'il pourrait porter, l'acteur universitaire s'aventure quant à lui davantage dans la critique. Malgré le fait que l'aménagement du secteur de *Fisherman's Wharf* procure un accès public qui attire les individus au rivage, ce dernier déplore cependant le design du *Pier 39* qui, selon lui, n'est pas attrayant pour les résidents de la ville. Loin d'être avant-gardiste, son design est du déjà-vu et demeure mal connecté au reste du front d'eau et de l'*Embarcadero*. En ce qui a trait au *Ferry Building*, le bâtiment, qui a selon lui été réhabilité d'une magnifique façon, a cependant engendré des coûts faramineux. S'il apprécie le design de l'établissement principal, notamment en raison de son cachet et de l'histoire qui le sous-tend, il dénigre toutefois celui de sa *plaza*. Il souligne également que les services qu'on y retrouve sont dispendieux pour la classe moyenne.

Alors que la directrice adjointe des opérations d'aménagement du Port dit fréquenter les deux sites régulièrement, le professeur de la *San Francisco State University* affirme au contraire qu'à défaut de fréquenter quotidiennement le *Ferry Building*, il évite le *Pier 39* tout comme, selon lui, la plupart des locaux: « Fisherman's Wharf proper, the area around, the national park with the maritime museum... People go there. But they don't walk up the Pier 39 ». À la lumière des éléments retirés des entretiens, on sent que la responsable de l'aménagement du front de mer de San

Francisco cherche plutôt à remettre en contexte la conception des projets avant d'émettre une quelconque opinion, tandis que l'acteur universitaire s'aventure quant à lui plus loin dans la critique. Les deux acteurs semblent cependant d'accord sur le fait que les résidents de la ville préfèrent fréquenter le *Ferry Building* plutôt que le secteur de *Fisherman's Wharf*, ces derniers appréciant moins les sites fortement touristiques. Si les deux affirment que le *Ferry Building* est un site apprécié des touristes internationaux, ils soulignent toutefois que la multifonctionnalité du bâtiment (fonction de transit pour traverser la baie, présence d'un marché d'aliments et de produits locaux, etc.) et sa proximité au centre-ville contribuent à favoriser l'appropriation citoyenne du secteur.

#### 7.4.3 Un degré d'appartenance divergent

Une partie de l'entrevue, qui était réservée à la compréhension de la relation subjective unissant les résidents aux secteurs requalifiés, nous révèle que les acteurs interrogés partagent une opinion semblable quant à l'image que projettent les sites, mais aussi quant à la façon dont les usagers perçoivent ou se représentent les sites en question. À la question : « les résidents s'identifient-ils à un site en particulier le long du front d'eau? », la directrice adjointe du département de planification urbaine du Port affirme que ces derniers s'identifient davantage aux récents projets de développement, comme le *AT&T stadium* et le *Ferry Building*, puisqu'ils les fréquentent davantage. Elle mentionne qu'avant la période des nouveaux projets, très peu de gens fréquentaient le rivage puisqu'ils n'avaient aucune raison d'y venir. Selon elle, le front d'eau représente maintenant un endroit privilégié et apprécié des individus, que ce soit pour regarder un match de baseball, ou tout simplement pour marcher le long de l'*Embarcadero*. Elle souligne qu'en ce sens, le front d'eau est devenu, avec le temps, « an important civic resource ». Elle nous révèle également que les projets en cours ou actuellement en réflexion vont amener un nombre



important de résidents à fréquenter le front d'eau en raison des nouvelles facilités et des nombreux espaces publics qui vont éventuellement y être aménagés. Elle mentionne aussi que : « where the locals come, the visitors are following ». Ces projets, contrairement aux plus anciens, vont donc drainer et plaire à plusieurs profils de clientèle. À la lumière de son intervention, il constate que, pour elle, le développement d'un sentiment d'appartenance se fait d'abord et avant tout par la pratique de l'espace. Afin de plonger dans l'univers plus subjectif des représentations associées aux deux secteurs à l'étude, la question suivante lui a été posée : « les secteurs requalifiés sont-ils à l'image de la ville ? ». Selon elle, chacun des sites, à leur façon, correspond à l'image projetée par San Francisco. Cependant, notons qu'elle explicite son point de vue uniquement en ce qui a trait au *Ferry Building*. Elle précise que les marchés intérieur et extérieur, en mettant en valeur une marchandise produite, créée et commercialisée localement, profitent à l'image de ville et ne peuvent donc qu'être qu'à son image.

Elle introduit également l'effet qu'aura l'*America's Cup* sur le front d'eau, mais aussi sur le développement et le renforcement de l'appartenance identitaire des résidents de la ville envers cet espace. Elle nous explique que l'événement, qui incitera les résidents, les touristes et les visiteurs à vouloir contempler les sportifs en action, les amènera à participer aux nombreuses activités reliées, mais les poussera également à prendre conscience des activités qui peuvent avoir lieu sur le rivage. C'est l'effet que l'*America's Cup* va avoir dans la mentalité des résidents qui est selon elle important : « It's the way people think about the waterfront, not physical change ». Elle précise que l'événement n'aura que peu d'impact sur l'allure du front d'eau, attendu que seuls le quai 36, une portion du quai 29 et l'entrepôt du quai 27 seront retirés. Les piliers de certains quais seront réparés et renforcés (*Pier 26, 27, 28, 29 et 30-32*) selon les nouvelles normes sismiques, une nouvelle paroi sera aménagée à l'extrémité du quai 29, tandis que le *James R. Herman International Cruise Terminal* du *Pier 27* sera relocalisé le temps des événements (Port of San Francisco, 2012). Or,

plusieurs journalistes ont à ce titre souligné que l'arrivée de ce méga-événement contribuait à devancer et accélérer certains projets (The Examiner, 2010c; Begin, 2011; Wildermuth, 2012), ce qui est notamment le cas de la revitalisation de la rue Jefferson et de l'aménagement du parc à la hauteur de *Brannan Street*. En somme, cet événement contribuera sans aucun doute à accroître la disponibilité d'espaces publics sur le front d'eau : « The Event will increase both short-term and permanent public access to the waterfront by providing public viewing opportunities of the America's Cup live racing events » (Port of San Francisco, 2012, n.p.).

Si la directrice adjointe des opérations d'aménagement du front de mer de San Francisco interprète d'abord le développement d'un sentiment identitaire par rapport aux habitudes de fréquentation, l'acteur universitaire l'interprète avant tout d'un point de vue idéal et subjectif. Le *Ferry Building* est selon lui emblématique de la ville et intimement lié à son histoire. Il occupe une place très spéciale dans le cœur des résidents, et ce, pour plusieurs raisons. Le bâtiment, qui a survécu au tremblement de terre de 1906, mais aussi à celui de 1989, est donc inscrit dans le temps long. Il est également un symbole de résistance, dans la mesure où ce dernier a résisté à la privatisation et à la pression liée aux forces économiques<sup>85</sup>. Le *Pier 39*, qui a été conçu pour combler les besoins et désirs d'une clientèle touristique, n'évoque quant à lui que très peu de choses pour les citoyens. Il souligne d'ailleurs que ce projet représente un moment de transition dans l'histoire du front d'eau de la ville.

#### 7.4.4 La réhabilitation : nouvelle tendance en matière de développement?

À la vue des commentaires recueillis, on constate rapidement que le projet du *Ferry Building* semble totaliser un plus grand nombre de points positifs et d'éléments de

---

<sup>85</sup> Plusieurs projets ont été proposés au cours des années 1990 afin de transformer l'édifice en complexe hôtelier et commercial haut de gamme.

réussite que le secteur de *Fisherman's Wharf*, en particulier celui du *Pier 39*. Par conséquent, la réhabilitation, ou la mise en valeur patrimoniale, constitue-t-elle la nouvelle tendance à privilégier en matière de revalorisation du front d'eau? La directrice adjointe des projets d'aménagement du Port précise que le public, en général, apprécie le résultat des réhabilitations de bâtiments historiques. Elle spécifie cependant qu'un problème persiste : les édifices à caractère historique du front d'eau de San Francisco, bien souvent situés très près du niveau de la mer, complexifient les interventions et soulèvent d'importants enjeux. Les changements dans la hauteur des marées par exemple, nécessitent d'importants coûts liés à l'ingénierie des bâtiments<sup>86</sup>, qui doivent absolument être absorbés si l'on veut conserver ces ressources historiques. Les projets de construction neuve, puisqu'il y a absence d'édifices en place, ne suscitent pas autant d'interventions techniques puisque les responsables n'ont qu'à élever la plateforme du quai. Elle souligne toutefois un fait important : « A lot of people have a lot of strong opinions about holding on to the character of the waterfront as they see it today. Making changes is stressful ». En ce sens, elle précise que le coût des projets de réhabilitation en vaut parfois la chandelle. Le professeur de la *San Francisco State University* abonde d'ailleurs dans le même sens. Il souligne toutefois que si la réhabilitation du *Ferry Building* a été un succès, ce type de projet ne fonctionnera pas nécessairement ailleurs sur le front d'eau. Le *Ferry Building* était, et est encore aujourd'hui, un édifice très significatif pour la ville et ses habitants, mais qui tombait toutefois en ruine. Selon lui, on se devait de le réhabiliter afin de conserver sa stature et son symbolisme.

L'échange de questions par courriel avec le responsable des comités communautaires pour le secteur de *Fisherman's Wharf* nous permet de constater que, même dans le cas de ce secteur, la conservation est le nouvel adage. Plutôt que de bâtir en neuf, on cherche maintenant à mettre en scène les infrastructures historiques pour laisser place

---

<sup>86</sup> Stabilisation, renforcement ou élévation des quais et bâtiments, par exemple.

à leur interprétation, « to preserve, enhance and feature the Port's valuable historic resources and structures ». En somme, il souligne que le secteur de *Fisherman's Wharf*, visité pour expérimenter l'historique industrie de la pêche, mais aussi pour profiter des nombreuses attractions commerciales, continue de prospérer dans un front d'eau en continuel changement. Il mentionne donc que ce secteur arrive à prendre sa place et à briller à sa façon parmi l'ensemble des nouveaux projets qui caractérisent aujourd'hui le front d'eau. Le responsable des comités communautaires précise que, depuis quelques années déjà, on cherche à maximiser l'accès et l'espace publics afin de rendre le *Wharf* plus intéressant et attirant pour les résidents. La sécurisation du secteur pour les vélos et les piétons, la valorisation historique du secteur par l'ajout d'informations sur l'industrie de la pêche et le passé de la région sont également, depuis quelques années, des objectifs à atteindre, afin de maintenir le secteur vivant, autant pour les touristes que pour les résidents.

## CHAPITRE VIII

### ANALYSE DES RÉSULTATS

#### 8.1 *Fisherman's Wharf* et *Ferry Building* : des secteurs reterritorisés?

Avant d'entamer tout processus d'analyse, rappelons d'abord notre question principale et notre hypothèse de recherche. Dans le contexte où certains secteurs du front d'eau de San Francisco font l'objet, depuis les années 1970, de stratégies d'aménagement afin de recomposer et redynamiser ces espaces en transition, nous nous sommes demandé *dans quelle mesure les projets de revalorisation urbaine mis en place sur la façade portuaire de San Francisco ont-ils permis au front d'eau d'entrer dans une phase de reterritorialisation?* Nous avons posé l'hypothèse que les exercices de revalorisation urbaine du front d'eau se sont traduits par des configurations urbanistiques divergentes qui ne possèdent pas le même potentiel de reterritorialisation. Afin de répondre à cette question de recherche et d'éprouver notre hypothèse, nous avons pris soin d'interroger la capacité de plusieurs groupes d'individus à se réappropriier, concrètement et abstraitement, deux espaces ayant été requalifiés de façon divergente. Il convient maintenant de recouper l'information et les résultats recueillis des différents modes de collectes de données afin de les analyser en fonction des principaux référents empiriques de la recherche. Nous prendrons donc soin de comparer les pratiques observées et les comportements déclarés, de les lier aux représentations relevées et à la morphologie respective des secteurs en vue de saisir le phénomène de reconquête de deux segments du front d'eau dans toutes ses dimensions, matérielles comme idéelles, pour ainsi arriver à confirmer ou infirmer nos hypothèses de recherche principale et secondaires.



## 8.2 Pratiques

La revue de la littérature nous a permis de recenser un certain nombre de critères sur lesquels s'appuie la reterritorialisation d'un espace, sorti de sa phase de déterritorialisation. Les secteurs, pour être reterritorisés, doivent être collectivement représentés et vécus, donc éminemment pratiqués (Raffestin, 1987). Raffestin (1980) souligne à ce titre que c'est « en s'appropriant concrètement ou abstraitement (par exemple par la représentation) un espace [que] l'acteur territorialise l'espace » (p. 129). Le vécu territorial s'appréhende ainsi par les interactions constantes entre pratiques et représentations. Les pratiques, qui relèvent de la sphère de l'agir (Bertrand et al., 2007), doivent être réalisées, selon Di Méo (1996), de façon quotidienne par les résidents en vue de divers usages et en fonction de certaines motivations. Frémont (1984, in Di Méo, 1990) ajoute que le lieu doit leur être connu et familier. Ces pratiques font également intervenir le cadre matériel sur lequel elles se produisent et sont donc intimement liées à l'espace physique. Bassand et al. (2001) ont en ce sens développé des critères basés sur certaines qualités spatiales spécifiques d'ordre fonctionnel et morphologique, qui favorisent et encouragent certaines pratiques. Ils ajoutent à cet effet que l'espace, pour être approprié par la collectivité, doit d'abord et avant tout être public, mais aussi fonctionnel. Le mobilier urbain doit aussi être adéquat et en quantité suffisante et l'ambiance de l'espace doit être chaleureuse, animée et conviviale.

### 8.2.1 Deux secteurs, des pratiques similaires, une clientèle divergente

Les secteurs à l'étude sont assurément pratiqués de façon concrète. Loin d'être les espaces désertés, désaffectés et inactifs qu'ils étaient lors de l'époque de la désindustrialisation du front d'eau central, ils sont aujourd'hui fréquentés par

plusieurs milliers de personnes quotidiennement<sup>87</sup>. L'objectif global des transformations liées au *Northern Waterfront* ayant été de reconvertir ce corridor industriel en un lieu de consommation et de loisirs par le biais d'aménagements permanents et éphémères (Rubin, 2011), les responsables de la requalification et du réaménagement des secteurs à l'étude ont ainsi gagné leur pari, dans la mesure où les usages liés aux commerces, aux activités touristiques, de restauration, de loisirs et de détente ont recueilli le plus grand nombre de mentions dans les résultats liés à l'octroi des questionnaires et correspondent aussi au plus grand nombre de pratiques observées. Si les pratiques recensées sont, somme toute, assez similaires d'un secteur à un autre, le profil des répondants issu de l'enquête par questionnaire a toutefois révélé que la clientèle est fondamentalement divergente, corroborant par le fait même les propos des acteurs interrogés ainsi que les faits observés. En effet, si 71% des usagers interrogés dans le secteur de *Fisherman's Wharf* provenaient de l'extérieur, 65% de ceux interrogés dans le secteur du *Ferry Building* étaient quant à eux résidents de la ville ou de la région. Il a également été possible de relever qu'une proportion importante de la population de San Francisco (58%) affirme ne pas fréquenter le secteur de *Fisherman's Wharf*, ceci comparativement à 11% pour l'autre secteur à l'étude.

### 8.2.2 *Fisherman's Wharf*, un secteur boudé et globalement étranger des résidents

Fréquenté majoritairement de façon annuelle (81% des cas) pour des motifs touristiques (68 % des réponses obtenues), le secteur de *Fisherman's Wharf* est littéralement pris d'assaut par une clientèle en visite. Vedette des circuits touristiques classiques de la ville, le secteur, peu approprié par les résidents notamment en raison

---

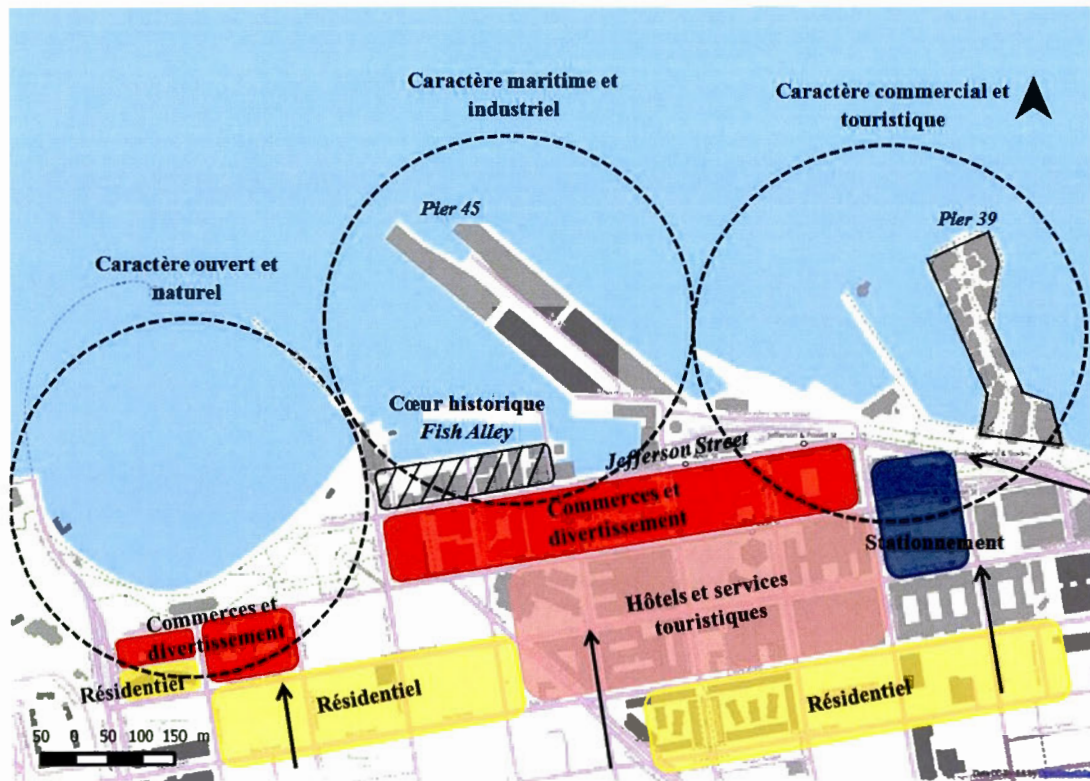
<sup>87</sup> L'étude réalisée par Sindorf et Dancu (2011) souligne que plus de 10 000 usagers fréquentent le secteur de *Fisherman's Wharf* les week-ends, tandis que les journalistes Finz, Gold et Hu (2010), dans un article du *SF Gate*, élèvent à 25 000 personnes le nombre d'usagers fréquentant le secteur du *Ferry Building* lors des jours d'ouverture du *Farmer's Market*.

du trop grand nombre de touristes, polarise des pratiques majoritairement temporaires et de courte durée, donnant ainsi lieu à une appropriation plutôt superficielle de l'espace. Cazes et Potier (1996) soulignent à cet effet que les touristes, lors de leur première visite, « courent admirer les monuments les uns après les autres, les quartiers historiques, les musées et consomment tout ce qui est recommandé dans les guides touristiques » (p. 40). Pressés, ces derniers prennent peu le temps de s'intégrer à la vie des résidents. S'ils assurent sans conteste un flux de fréquentation significatif pour le secteur, ce dernier n'est toutefois pas permanent et constant dans le temps, attendu que l'achalandage global varie en fonction de périodes de temps (fluctuations saisonnières, variations hebdomadaires). Loin de faire partie intégrante de la vie quotidienne des résidents, étant donné que seulement 6% d'entre eux ont affirmé le fréquenter sur une base régulière, le secteur ne semble pas satisfaire et combler les besoins de ces derniers. Plusieurs raisons, notamment appuyées sur les résultats issus des questionnaires, mais aussi sur l'observation de ce qui ponctue et structure l'espace, peuvent vraisemblablement expliquer ce qui semble constituer une barrière ou un frein à l'appropriation citoyenne du secteur. La première portion du secteur semble à ce titre particulièrement problématique. Les produits et services offerts sur le site, presque exclusivement adressés à une clientèle touristique, sont pour la plupart de faibles valeurs et déconnectés du territoire dans lequel ils s'inscrivent. Les innombrables boutiques souvenirs et les aliments festifs de rues proposés, assez banals pour les populations locales, ne correspondent ainsi pas aux modalités de consommation et aux besoins des locaux, ancrés dans la demande de biens vitaux (Gravari-Barbas, 1998) et de services de proximité essentiels aux menus actes de la vie quotidienne des résidents de *North Beach* (pharmacies, dépanneurs, magasins d'alimentation, etc.). Force est de constater que la vocation internationale du secteur tend ainsi à éclipser la vocation locale, dans la mesure où cette portion paraît « s'exclure des contingences quotidiennes » (Cazes et Potier, 1996, p. 110). Régulées par l'industrie du divertissement, l'atmosphère et l'ambiance générales du site, conviviales, chaleureuses, festives et animées, ainsi que l'apparence visuelle, soignée,

flamboyante et spectaculaire, sont manifestement attrayantes pour les touristes si l'on en juge par les indices de fréquentation touristique, mais ne semblent pas plaire aux locaux si l'on se fie aux résultats des questionnaires et à l'image négative que reflète le secteur dans les journaux locaux. En somme, cet espace largement monofonctionnel et impersonnel, bien qu'étant facilement accessible par divers modes de transport, « [n']alimente la curiosité et les rêves [que] des gens de passage » (Balandier, 1994, p. 28). Caractérisé par des aménagements qui donnent plus à voir qu'à être vécus, il ne donne ainsi pas envie aux résidents d'y déambuler dans leur temps de loisirs, en dehors des heures de travail.

D'autre part, nous avançons que la présence de ce site ainsi que la surabondance des activités destinées aux clientèles touristiques contribuent à masquer les autres éléments constitutifs du secteur, qui correspondent pourtant au « vrai » *Fisherman's Wharf*. Le *Pier 39* et les éléments qui le constituent exercent par le fait même une influence sur le degré d'appropriation des autres portions du secteur, quant à elles caractérisées par des aménagements plus sobres et discrets, plus attrayants et intéressants pour les résidents. En effet, l'artifice de la mise en scène dont le quai 39 fait l'objet prend tellement d'ampleur et d'importance que l'on ne voit plus que lui lorsque l'on pénètre dans le secteur. À notre avis, cette emprise ferait d'ailleurs en sorte d'expliquer le dédain des locaux pour le secteur en général. Le débordement des activités et services destinés aux touristes et visiteurs engendre en effet la formation d'un écran qu'il importe de traverser pour atteindre le cœur historique du *Wharf*. Sorte de passage obligé pour le résident en provenance de *North Beach* ou de l'*Embarcadero*, les aménagements et services touristiques engendrent un effet déstructurant, voire même subversif sur l'appropriation citoyenne, attendu que le résident, avant d'atteindre la baie, les restaurants locaux ou d'être en mesure d'admirer les édifices qui célèbrent l'histoire maritime et industrielle du secteur, doit traverser des aires commerciales ou des blocs de rues dominés par des hôtels et services touristiques qui n'ont que peu à voir avec les besoins quotidiens des locaux.



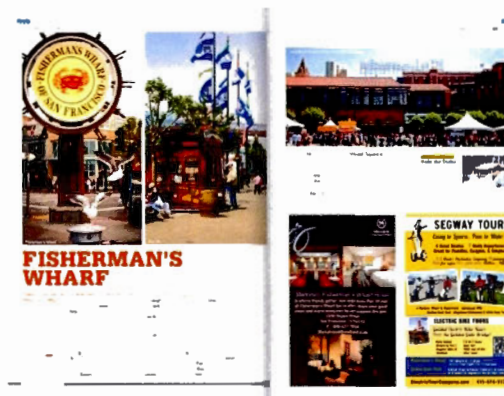


**Figure 8.1** Dynamiques à l'œuvre dans le secteur de *Fisherman's Wharf*  
Marilyne Gaudette, 2014

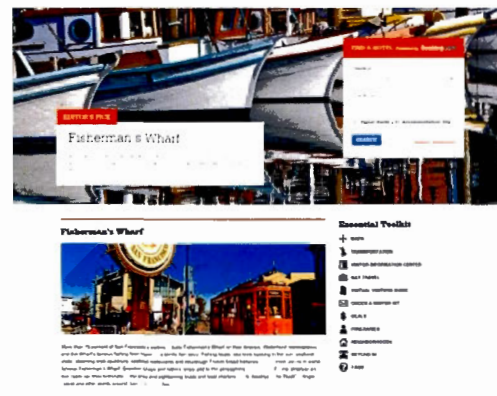
Si la première portion du secteur, éminemment touristique, propose peu de chose du mode de vie des résidents, donc de la territorialité de ce lieu, la seconde, quant à elle intimement liée aux fonctions originelles du secteur, serait assurément censée mettre en valeur l'authenticité réelle du *Wharf*. Or, les activités maritimes et industrielles, si elles sont présentes, demeurent globalement dissimulées derrière des commerces de toute sorte, les rendant par le fait même presque invisibles aux marcheurs qui déambulent sans y porter une attention particulière. En effet, alors que les entrepôts clos du *Pier 45* ne sont pas accessibles au public, les entreprises traditionnellement vouées à l'exploitation des produits de la mer sont quant à elles difficiles à trouver. Comme si l'on cherchait à camoufler une réalité moins prestigieuse, les activités traditionnelles demeurent en marge des autres activités du secteur, la marina de



bateaux de pêche historiques apparaissant même davantage comme un élément du décor que comme véritable milieu de travail des pêcheurs. On entretient ainsi un rapport ambigu au secteur comme espace vécu des travailleurs, dans la mesure où les lieux de travail de ces derniers passent presque inaperçus. Or, n'est-ce pas un peu paradoxal que les activités d'un « quartier de pêcheurs », soient camouflées alors même qu'on en fait la promotion dans les dépliants et sites touristiques? Si ces derniers semblent alimenter une promesse d'émotions et de dépaysement momentané auprès des voyageurs, l'expérience terrain montre toutefois un important décalage entre la stratégie marketing privilégiée et la réalité des lieux. Par conséquent, l'identité du secteur serait-elle une invention, « une lente construction sociale d'images et de repères » (Donadieu et Périgord, 2005, p. 254) qui fait rêver l'imaginaire des voyageurs ?



**Figure 8.2 Promotion touristique du secteur de *Fisherman's Wharf***  
<http://guides.milespartnership.com/sf/vpg/2013/>



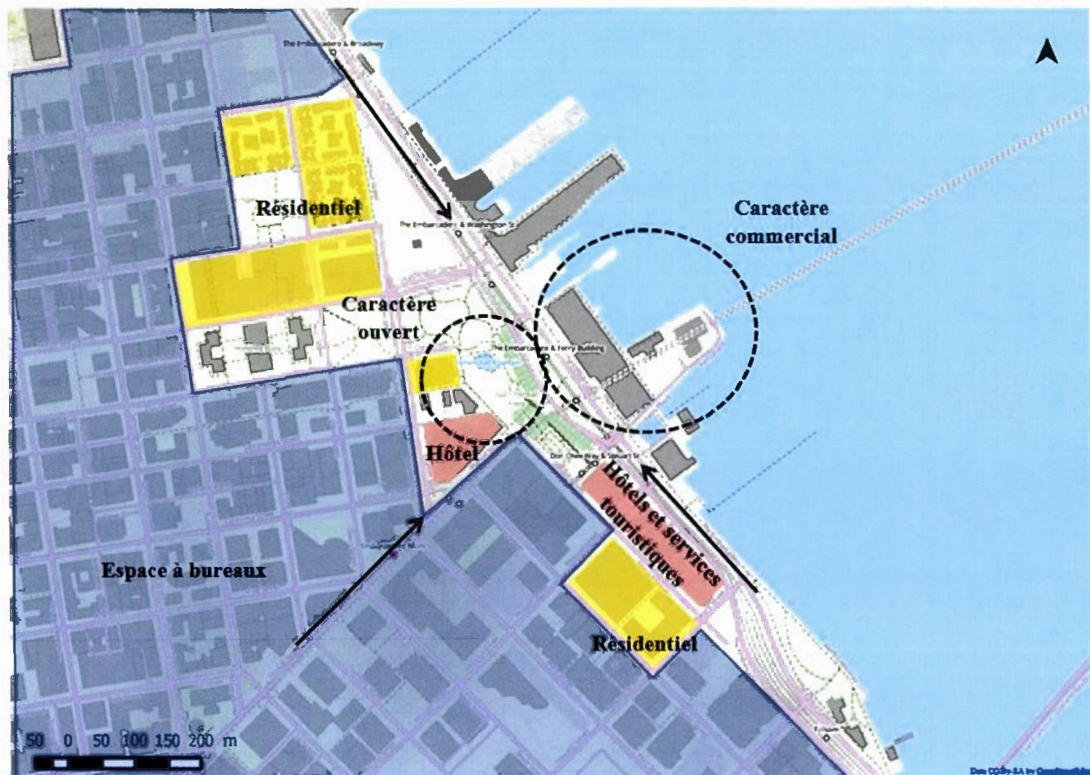
**Figure 8.3 Promotion touristique du secteur de *Fisherman's Wharf***  
<http://www.sanfrancisco.travel/neighborhood/fishermans-wharf/>

Mal aménagée, parfois sale et globalement mal entretenue, la principale artère servant de support aux activités maritimes et industrielles, qui sert d'ailleurs d'espace

transitoire entre la portion touristique et commerciale du *Pier 39* et l'espace ouvert et naturel d'*Aquatic park*, est peu attrayante pour le piéton et peut selon nous décourager certains individus à transiter plus loin. Constamment embouteillée en raison des travaux de revitalisation qu'elle subit, elle n'assure pas la mobilité optimale des piétons vers l'ouest et la liaison entre les différentes sections du secteur. Elle représente ainsi une problématique et un obstacle non négligeable qui contribue également à limiter et restreindre l'appropriation citoyenne du reste de *Fisherman's Wharf*, expliquant par le fait même son déficit en termes de fréquentation. En bref, l'analyse nous permet d'affirmer que le secteur est un espace discontinu, fracturé et incohérent qui nécessitera des interventions majeures afin d'être en mesure de ranimer le désir des citoyens à se réapproprier ce segment du front d'eau.

### 8.2.3 *Ferry Building*, un secteur fréquenté par les résidents aisés et les touristes

Contrairement au secteur d'étude précédent, les résultats des questionnaires ont révélé que le secteur du *Ferry Building* était plus familier aux yeux des répondants et faisait partie des habitudes de la majorité d'entre eux, attendu que 57% des usagers interrogés ont dit le fréquenter quotidiennement ou hebdomadairement. Plusieurs éléments expliquent selon nous l'intérêt que suscite cet espace aux yeux des locaux comparativement au secteur précédent.



**Figure 8.4 Dynamiques à l'œuvre dans le secteur du *Ferry Building***  
Marilyne Gaudette, 2014

D'abord, contrairement au secteur de *Fisherman's Wharf*, les locaux bénéficient d'un accès plus direct au secteur. En effet, l'absence de barrière hôtelière majeure procure un accès aisé aux espaces ouverts et commerciaux, globalement bien aménagés sauf en ce qui a trait à la *Ferry Plaza*. L'offre commerciale, plutôt axée sur la vente de produits essentiels de qualité, stimule selon nous l'affluence quotidienne d'une couche de population. Ainsi, l'accessibilité physique et la qualité de l'offre commerciale font à notre avis en sorte de générer des flux de fréquentation quotidiens, permanents et significatifs. Ceci dit, la localisation géographique du secteur, les résultats des questionnaires sur le plan des pratiques ainsi que l'examen attentif des comportements des usagers nous permettent de supposer que l'appropriation citoyenne du secteur concerne des groupes sociaux particuliers et est

plutôt liée à sa centralité marchande et fonctionnelle. Nous pouvons en effet avancer que son attraction s'exerce avec force sur les travailleurs du *Financial District*, qui constitue un bassin de clientèle non négligeable. En effet, le secteur semble bénéficier de la proximité immédiate du centre-ville, la faible distance des aménités motivant, dans 57% des cas, le déplacement des usagers interrogés. Il a d'ailleurs été frappant d'observer l'instantanéité de l'achalandage sur l'heure du dîner, les jours de semaine. Les services de qualité, caractérisés par des produits locaux et des repas gourmets pour emporter ou déguster sur place, semblent également justifier leurs déplacements quotidiens ou hebdomadaires, corroborant par le fait même le propos des acteurs interrogés. En plus des travailleurs et résidents du *Financial District*, le secteur suscite également un engouement notable auprès des touristes internationaux, étant donné que ces derniers constituent 32% de l'échantillon d'usagers interrogés. Le secteur, s'il n'est pas reconnu comme une destination touristique en soi, fait effectivement partie, indirectement, de quelques dépliants touristiques. Nous sommes donc en mesure de croire que la conservation et la mise en valeur du patrimoine architectural ont également permis aux intérêts marchands et touristiques de tirer profit de cette ressource patrimoniale.



46 NEIGHBORHOODS

## EMBARCADERO



**The Embarcadero** — the city's semi-famous waterfront, with its vintage finger piers and gleaming views of San Francisco Bay — is where San Francisco held its first grounds apart, thanks to the California Gold Rush of 1849.

Embarcadero is also the ideal vantage point to view The Bay Lights, the world's largest LED light sculpture. Inspired by the Bay Bridge's 75th anniversary, its 25,000 lights are individually programmed by artist Leo Villard.

In the Financial District just inland around Montgomery Street you can get an engaging, free look at the history of both the city and the West in the Wells Fargo History Museum at 430 Montgomery St.

Don't miss the interactive science museum par excellence, The Exploratorium, in its bay-side home on Pier 15 (opened in 2013). The San Francisco Giants' waterfront baseball stadium AT&T Park, and adjacent jogging paths provide plenty of ways to relax. If you're at the ballpark, don't skip on the Glenside gaslit fees. South of the ballpark, heavy industry has given way to cottage industries and artisanal coffee and chocolate purveyors and shopping in trendy, funky Dogpatch.

A powerful earthquake in 1989 prompted the demolition of the hulking overhead Embarcadero Freeway. The result? Later waterfront access for locals and visitors alike. Best of all, the long-lackluster 1890s Ferry Building was thoroughly renovated,



The Exploratorium

NEIGHBORHOODS 47



The Ferry Building behind the Embarcadero

and re-opened in 2003 as the Ferry Building Marketplace. It is stocked with fine food shops, wine bars, cafes and restaurants plus a well-regarded farmers' market just outside. Fares connect to the North Bay and the East Bay Area include the Hyatt Regency, Viale One, Le Mandarin and Mandarin Oriental. Shopping and dining abound in the towering Embarcadero Center. Top restaurants include the PanAsian innovator La Mar, the French-influenced Boulevard and the seemingly traditional seafood house Tadich Grill, born in 1849 as a coffee stand on the Bay.

The BART and Muni Metro Embarcadero station, the former, California Street cable car and a user of Muni bus lines make it easy to get here.

**Best Bay Area Tours**

For an all-in-one tour of the city, get on the Bay Area with an expert guide led tour of the city to Muir Woods, the country, or Yosemite and bay biologists' tours.



La Mar Bello

**Figure 8.5 Promotion touristique du secteur du *Ferry Building***  
<http://www.sanfrancisco.travel/neighborhood/embarcadero-financial-district/>

Cette diversité sur le plan de la clientèle, qui semble au premier abord renforcer le caractère public du lieu, ne confirme toutefois pas sa grande accessibilité. En effet, le prix des produits et services, assez élevé, ne garantit pas l'accès à l'ensemble des couches de populations et semble par ailleurs susciter une insatisfaction chronique chez les usagers de l'espace<sup>88</sup>. Si la restauration est onéreuse, il en va de même pour les produits vendus au *Farmer's Market*. Les prix en vigueur contribueraient donc à repousser les clientèles moins fortunées et les citadins aux revenus modiques. Un article a même été consacré à la hausse fulgurante des prix du marché de fruits et de légumes ces dernières années (King, 2012b). Nous pouvons ainsi avancer que le

<sup>88</sup> Rappelons que 62% des répondants sont insatisfaits des prix en vigueur.



secteur conviendrait davantage à une catégorie sociale plus fortunée plutôt que populaire, témoignant par le fait même d'une réappropriation de l'espace limitée pour certains groupes, qui n'ont pas de moyens financiers suffisants pour consommer régulièrement dans l'un des commerces de l'édifice. La requalification commerciale du bâtiment susciterait-elle ainsi une nouvelle forme de ségrégation, dans la mesure où elle tend à écarter les groupes populaires et favoriser les élites urbaines et touristiques? Si les projets de réhabilitation urbaine permettent de restaurer un patrimoine en mauvais état et de redynamiser les alentours en endiguant la dégradation du tissu urbain, en embellissant l'environnement immédiat et en améliorant les infrastructures et l'offre de services publics, ces derniers posent cependant un certain nombre de problèmes pour les populations résidant à proximité (Smith, 1996; Malezieux, 2002). Le fait de réhabiliter un bâti dégradé et de raviver les fonctions commerciales d'un édifice peut effectivement mener à une prolifération des logiques spéculatives, si bien que la ségrégation n'est plus seulement limitée à l'échelle de l'édifice, mais peut se diffuser à l'ensemble du quartier et ainsi affecter les modalités de réappropriation citoyenne à plus grande échelle.

L'accessibilité de ce secteur ne se pose pas seulement en termes économiques, mais aussi sur le plan social. En effet, si le partage de l'espace demeure convivial, les usagers restent bien souvent à l'écart des autres. En effet, mis à part les rencontres d'affaires sur l'heure du midi, très peu de contact a pu être observé entre les différents usagers. Le lien social entre les usagers de l'espace est ainsi plus ou moins fort, attendu que ces derniers ne semblent que s'échanger quelques banalités ou politesses et n'engagent pas de véritables conversations. Cependant, une relation particulière semble s'être installée entre quelques marchands et usagers fréquentant l'édifice régulièrement, puisque certains commerçants saluent par leur nom quelques clients. Le vécu territorial, rappelons-le, résulte en partie de la pratique d'un espace et des échanges sociaux qui en émanent (Frémont et Chevalier, 1984, in Di Méo, 1990). Le

lien social étant relativement faible et la sociabilité étant globalement froide dans la majorité des cas, le site est-il tout de même en mesure d'être territorialisant?

### 8.3 Représentations

Pour territorialiser l'espace brut, un acteur doit également se l'approprier de façon abstraite (Raffestin, 1980). Effectivement, l'espace en question, à la fois signifié spatial et signifiant culturel (Bailly et Ferrier, 1986), doit détenir une puissance de signification et une valeur symbolique servant à signifier des choses essentielles pour les membres d'un groupe, pour ainsi faire émerger des sentiments d'appartenance qui participent, selon Bailly et Ferrier (1986), à la territorialité des individus. Bailly (1989) souligne par ailleurs que le symbolique et l'intériorité doivent l'emporter sur le fonctionnel et le superficiel. La recherche du sens des lieux, qui met en scène leur connotation subjective, est ainsi centrale à la compréhension et l'analyse du processus de reterritorialisation.

#### 8.3.1 *Fisherman's Wharf* et *Ferry Building* : des secteurs aux charges de sens divergentes

Les exercices de revalorisation du front d'eau dont San Francisco a été témoin, alors qu'ils avaient pour but de retisser les liens perdus avec un espace ayant participé et façonné l'identité de la ville et de ses habitants et de lui impulser une dynamique nouvelle, semblent avoir forgé des représentations fort divergentes, dans la mesure où les discours entretenus par les touristes, résidents, spécialistes de l'aménagement et la presse écrite envers les projets et les aménagements en place témoignent d'un univers symbolique et d'un imaginaire globalement opposés. Si un projet semble avoir réussi à recréer un territoire d'appartenance, l'autre semble avoir échoué.

### 8.3.2 *Fisherman's Wharf*, 40 ans plus tard: un secteur dénaturé

Comme nous l'avons vu précédemment, le secteur de *Fisherman's Wharf* n'est plus pratiqué de façon routinière par les locaux, étant donné que les usages qu'il engendre et les fonctions qui le caractérisent semblent apparemment exclure la population-habitante, au profit d'une clientèle largement touristique. Rappelons toutefois qu'il peut y avoir représentations sans pratique (Di Méo, 1990), tant et si bien que le secteur, s'il n'est plus un espace vécu au sens des pratiques qu'il suscite, est tout de même un espace représenté. Aux yeux des résidents, des touristes, tout comme de la presse écrite, le secteur de *Fisherman's Wharf* évoque majoritairement un lieu touristique. Effectivement, la totalité de l'échantillon de répondants et 62% du corpus d'articles recensés attribuant une signification quelconque au secteur, ont signalé cet attribut. Loin devant les autres, ce dernier éclipse de façon claire les attributs symboliques. Le même constat se dessine d'ailleurs en ce qui a trait aux valeurs qui lui ont été attribuées dans le questionnaire. Le secteur ne semble ainsi pas dépasser sa fonction première et évoquer un sens particulier. À son nom est également associée, aux yeux des résidents, de la presse écrite et d'un acteur interrogé, une image largement négative, qui ne correspond que très peu à l'identité de la ville dans laquelle il s'insère. Le détachement affectif, corroboré par certains articles de presse et le témoignage d'un acteur, témoigne par ailleurs de la très faible, voire presque nulle, portée identitaire des aménagements pour les résidents, qui semblent ne plus se reconnaître dans la forme urbaine actuelle. Si le secteur est connoté positivement par les touristes, il demeure peu valorisé et apprécié des locaux. Les résultats obtenus mettent l'accent sur une réalité patente : le secteur souffre d'un déficit symbolique, semble globalement vide de sens pour les résidents et ne remplit pas une fonction identitaire et territoriale.

*Fisherman's Wharf* a donné naissance, au cours des siècles passés, à de multiples formes géographiques qui furent à l'origine de l'histoire culturelle du secteur dont il

ne reste apparemment que peu de traces dans l'espace et les mémoires. Si quelques structures, dont certains quais, la *Ferry Arch*, les entrepôts, les édifices patrimoniaux (*Ghirardelli Square* et *The Cannery*) et certaines entreprises locales sont demeurées en place, elles n'occupent que peu de place dans les représentations locales et ne semblent pas incarner de valeurs collectives. Notons toutefois que certains journalistes accordent une valeur et une signification emblématique, patrimoniale et identitaire à certains éléments précis de l'environnement, conformes à l'image traditionnelle du secteur, qui formaient autrefois les racines d'une urbanité locale. La faible représentativité de ces éléments historiques dans les représentations recensées auprès des résidents peut selon nous s'expliquer par différents cas de figure. Dans un premier temps, il se pourrait, comme il l'a été mentionné auparavant, que l'enfoncement graduel des activités touristiques dans le cœur historique du *Wharf*, et l'important afflux de touristes contribuent à dénaturer le secteur et gommer le caractère symbolique de ces structures authentiques, affectant par le fait même leur lisibilité sociale. En effet, ces dernières, devenues des formes spectaculaires transformées en véritables marchandises, alimenteraient « un imaginaire affaibli d'être ainsi sollicité » (Balandier, 1994, p. 22) et perdraient dans ce contexte de leur valeur auprès des locaux. Les héritages du passé importeraient de cette façon moins par leur « contenu – ce qu'[ils] enseigne[nt], signifie[nt] et valorise[nt] – que par ce qu'il[s] donne[nt] à voir et à consommer » (Balandier, 1994, p. 52). Deuxièmement, il se pourrait également que le caractère déconnecté des fonctions attribuées à certains édifices patrimoniaux puisse avoir contribué à transformer ces derniers en simple objet de consommation symbolisant uniquement, auprès des résidents, une authenticité de façade (Bossuet, 2005). Suivant ce cas de figure, on pourrait ainsi supposer que ces édifices élevés au rang de patrimoine, à défaut d'avoir été conservés, ne seraient que peu vécus (Gravari-Barbas, 2005). Finalement, compte tenu de la faible fréquentation du secteur par les résidents, les structures ou édifices historiques en place, en ne faisant pas partie de la quotidienneté de ces derniers, seraient ainsi moins enclins à correspondre à des référents identitaires collectifs, et ce

malgré leur statut officiel de patrimoine. Or, tous les édifices patrimoniaux du front d'eau ne semblent pas avoir connu tout à fait le même destin.

### 8.3.3 Le *Ferry Building* : du fonctionnel au symbolique

Au vu des résultats obtenus, le secteur du *Ferry Building* semble être porteur d'une tout autre charge de sens, dans la mesure où les significations et les valeurs qui lui sont accordées, les images et les sentiments qui lui sont associés et la satisfaction qu'il soulève auprès de ses usagers sont globalement dotés d'une puissance évocatrice notable, et ce, plus particulièrement aux yeux des résidents. Dans un premier temps, on constate que le secteur présente un intérêt d'ordre historique particulier puisque ce dernier est reconnu, auprès des répondants, comme un lieu où se sont déroulés des événements ayant marqué l'histoire de la ville. L'attribut « lieu historique », arrivé en tête de liste des significations les plus relevées, est suivi de près par les attributs « lieu emblématique » et « lieu patrimonial ». Contrairement à l'autre secteur d'étude, le patrimoine ici conservé et mis en valeur, incarné par une série d'édifices réhabilités, semble ainsi être reconnu en tant que tel et évoquer une signification culturelle particulière pour la communauté. Cette dernière se donne d'ailleurs à découvrir au fil d'un parcours attentif du secteur, dans la mesure où des affiches et panneaux relatant l'histoire reliée aux différents édifices y sont apposés un peu partout. Cet exercice permet de se réapproprier une part de l'histoire commune en ce qui concerne les résidents, et représente une occasion de découvrir l'histoire de la fondation d'une ville pour les touristes intéressés. Touristes comme résidents peuvent ainsi interpréter et donner sens aux lieux.

Les résultats ont également montré que les journaux locaux accordent et prêtent au secteur une charge de signification très évocatrice. Effectivement, l'édifice principal semble avoir une portée symbolique puissante dans les représentations journalistiques



puisque des qualificatifs révélateurs (« iconic structure », « prestigious landmark », « historic landmark », etc.) faisant référence à son caractère emblématique, lui est accolé dans plus de 49% des articles recensés ayant souligné l'une des significations recherchées<sup>89</sup>. La symbolique dont l'édifice est investi semble par ailleurs rester vive et avoir perduré dans le temps, étant donné que ce dernier est associé à des significations symboliques particulières tant dans les articles des années 1990 que dans la presse récente. Porteur de valeurs tout aussi symboliques<sup>90</sup>, le secteur paraît incarner un symbole fort dans les représentations locales et journalistiques, plus précisément un symbole de résistance pour l'acteur institutionnel interrogé. Les édifices en place semblent aussi correspondre à d'importants marqueurs territoriaux. Contrairement à l'autre secteur d'étude, les significations et valeurs qui lui sont attachées dépassent la réalité objective et ne renvoient pas à sa fonction dans la réalité<sup>91</sup>. Globalement apprécié des usagers, le secteur est aussi chargé d'une signification émotionnelle particulière qui témoigne du lien spécial qui unit les résidents à ce lieu. L'affection et l'attachement éprouvé par les répondants envers le secteur, un fait corroboré par le témoignage des acteurs, suscitent un sentiment d'appartenance qui se révèle être, tout comme le sentiment de fierté, un facteur d'identification important (Guérin-Pace, 2006; Keating, 1998, in Guermond, 2006). Bref, les résultats des différentes enquêtes nous informent que le secteur est producteur de sens et que ce dernier apparaît, dans une certaine mesure, comme référent géographique d'une identité. La patrimonialisation semble faire sens pour la communauté concernée puisque les significations et les valeurs dont le secteur est porteur semblent en quelque sorte être collectivement partagées. Les réponses des résidents, le témoignage des acteurs et le discours entretenu dans la presse témoignent

---

<sup>89</sup> Sur 37 articles recensés en lien avec la signification du secteur, 18 d'entre eux soulignaient le caractère emblématique du secteur en faisant majoritairement référence à son édifice principal.

<sup>90</sup> Rappelons que les valeurs emblématique et patrimoniale ont été les plus soulignées par les individus ayant participé au questionnaire.

<sup>91</sup> Rappelons que l'attribut « lieu touristique » était le plus mentionné en ce qui a trait au secteur d'étude précédent.

en effet de l'ancrage des projets de réhabilitation et de leur capacité à « faire du sens » dans un environnement aux références changeantes.

Somme toute, le secteur du *Ferry Building* semble disqualifier l'autre secteur à l'étude sur le plan de l'appartenance locale et identitaire, attendu qu'il pèse davantage dans les représentations. Or, plusieurs éléments peuvent vraisemblablement être soulevés afin d'expliquer ce décalage symbolique et ainsi nuancer ce résultat. Effectivement, sa force symbolique résulte selon nous de l'enchevêtrement entre sa localisation géographique particulière, la forme imposante de son édifice principal et son bagage historique exceptionnel. Symboliquement, rappelons que le secteur du *Ferry Building* est non seulement localisé au centre de la frange littorale, mais aussi à l'extrémité de l'artère structurant le reste de la trame urbaine de la ville, ainsi qu'à l'aboutissement du changement drastique sur le plan de la grille de rue. Le *Ferry Building*, en tant que bâtiment culminant du *Northern Waterfront*, s'impose avec monumentalité aux restes des édifices du front d'eau et apparaît comme point de repère architectural marquant qui permet de s'orienter avec aisance, puisque visible de loin. Il constitue de cette façon le noyau et le pôle symbolique du front d'eau. Mis ensemble, ces éléments procurent au secteur une centralité et une image forte qui, jumelées au bagage historique, en font un lieu unique empreint de symbolisme. En effet, si l'on se réfère à l'histoire du secteur, on constate rapidement que ce dernier incarne, depuis longtemps, un lieu important pour la ville. D'abord centre primitif du commerce lors de l'époque de la ruée vers l'or, le secteur a vu son statut se consolider avec la construction du *Ferry Building* en 1898. Devenu l'un des lieux de transit de marchandise et d'hommes les plus achalandés au monde dans les années 1930, le *Ferry Building* est, encore aujourd'hui, un pôle multimodal et un terminal majeur pour la ville. Soulignons également que le bâtiment a été l'un des rares immeubles à avoir résisté aux tremblements de terre et aux incendies de 1906 et de 1989, ajoutant par le fait même au prestige, à l'image de marque et à la réputation exceptionnelle de l'édifice. Bref, tous ces éléments font à notre avis en sorte d'expliquer le fait que le

secteur possède un langage particulier et occupe une place privilégiée dans le vécu de la ville que même un individu de passage peut arriver à saisir, disqualifiant par conséquent tout ce qu'on pourra construire dans le secteur de *Fisherman's Wharf* ou ailleurs sur le front d'eau.

Si l'histoire prestigieuse du *Ferry Building* arrive en partie à justifier le fort sentiment d'appartenance des locaux vis-à-vis de celui-ci, l'analyse attentive et approfondie du parcours historique du secteur et de son édifice principal nous informe cependant d'un paradoxe notoire sur le plan des représentations qui lui ont été historiquement associées. Force est de constater que l'image véhiculée par l'édifice a grandement fluctué au cours du dernier siècle. De prestigieux et symbolique dans les années 1900, l'édifice est devenu sans intérêt particulier au cours des années 1950, pour ensuite redevenir emblématique du territoire dans lequel il s'inscrit 40 ans plus tard<sup>92</sup>. Comment expliquer ce changement de cap? La réhabilitation de l'édifice correspond-elle à un geste urbanistique opportuniste et fort visant la construction d'une image nouvelle en vue d'en faire la promotion extérieure ou participe-t-elle plutôt d'une affirmation identitaire réelle? L'image actuelle du secteur a-t-elle été collectivement formée ou plutôt imposée et maintenant admise par une partie de la population? Dans le contexte où nos représentations, en permanence confrontées à celles des autres, se modifient au gré de ces dernières (Guérin et Gumuchian, 1986), le symbolisme de l'édifice s'explique-t-il par l'influence du discours et des images que tient la société sur le bâtiment en question (Debardieux, 1996) ? Dans un autre ordre d'idée, la symbolique associée au secteur est-elle attribuable à la fonction identitaire des édifices et de l'espace public en place ou est-elle plutôt liée à l'emplacement et à la

---

<sup>92</sup> Rappelons que l'édifice a vu sa réputation dégringoler avec la construction de l'*Embarcadero Freeway* au cours des années 1950. Camouflé derrière la structure titanesque, l'édifice est devenu sans intérêt particulier. Plusieurs propositions de démolition ont même été déposées au cours de cette décennie. La chute de l'autoroute surélevée, provoquée par le tremblement de terre de 1989, a par la suite impulsé un vent de renouveau pour le secteur. L'édifice, réhabilité en 2003, s'est ainsi vu reconnaître sa valeur patrimoniale.

centralité de ces derniers ? L'idée selon laquelle le port primitif, qui, dans le cas actuel, correspond à l'espace du *Ferry Building*, est l'espace le plus signifiant de la ville portuaire puisqu'il symbolise la naissance de la cité (Vermersch, 1998, p. 181), vient-elle teinter les représentations ? S'il est pour nous impossible de répondre à ces questions dans le cadre de la recherche actuelle, il est néanmoins possible de poser le débat et avancer que la réhabilitation des édifices du secteur et leur mise en patrimoine pourraient correspondre à une construction identitaire d'essence politique (Di Méo, 2007) et que la symbolique qui lui est rattachée peut être de nature situationniste.

#### 8.4 Des contextes spatio-temporels de reconquête particuliers

La présentation historique des secteurs à l'étude ainsi que les entretiens avec les différents acteurs clés ont mis en relief le fait que « les temps historiques inscrivent de profondes empreintes dans l'espace » (Di Méo, 1996, p. 36). En effet, l'époque et la conjoncture dans lesquelles chacun des secteurs a connu leurs transformations ont fait en sorte d'influencer les principes d'aménagement et les finalités de chacun des projets urbains et, *de facto*, la manière dont ils sont aujourd'hui pratiqués et représentés. Ces environnements géographiques particuliers, historiquement et socialement donnés, ont ainsi donné lieu à une appropriation différenciée de l'espace.

##### 8.4.1 L'émergence de projets de requalification dans un contexte de crise

L'analyse historique du secteur de *Fisherman's Wharf* a montré que ce dernier a connu une transformation rapide, voire même précoce de son espace. Rappelons en effet que, très tôt, des équipements culturels et commerciaux ont émergé dans le secteur dans le but de compenser l'essoufflement graduel de l'industrie maritime. Il

est d'ailleurs intéressant de noter que le projet phare de *Fisherman's Wharf*, celui du *Pier 39*, a été adopté alors même que des activités maritimes de déchargement et de stockage caractérisaient encore l'espace pour lequel ce dernier était prévu. En effet, encore en fonction au milieu des années 1970, le quai 39 a rapidement vu ses structures être démolies dès 1976, au profit de la mise en place d'un village commercial ouvert au public en 1978. La substitution rapide des activités tertiaires de nature touristique, commerciale et ludique aux activités secondaires préexistantes s'explique dans un contexte urbain bien particulier de crise. Effrayées par la présence d'espaces vacants ainsi que par le déficit économique engendré par la chute de l'industrie maritime traditionnelle, les autorités politiques et urbaines ont rapidement dû réagir et trouver une solution efficace afin de redynamiser cette portion du front d'eau. Économiquement viables et éprouvés ailleurs sur le continent<sup>93</sup>, les projets de *Festival Market Place* sont par conséquent vite apparus comme un idéal à suivre et à reproduire afin de se sortir de la crise et de redorer l'image d'un front d'eau en perte de vitesse. Il est cependant important de mentionner que ce modèle était à ce moment le seul à avoir été expérimenté. On peut également souligner que les traditions urbanistiques de l'époque, plus favorables aux opérations de rénovation urbaine drastiques qu'à la réhabilitation d'équipements et d'infrastructures anciens, ont aussi justifié l'adoption d'un tel modèle. Si ce type d'équipements faisait sens face à la conjoncture économique, politique, sociale et culturelle des années 1970, dans la mesure où il présentait, à court terme, des retombées favorables, les effets à long terme sur les possibilités de réappropriation citoyenne ont toutefois fait en sorte de nuancer le bilan positif de ce modèle.

---

<sup>93</sup> Rappelons que Boston, Baltimore et San Diego avaient déjà, à cette époque, mis en place un projet de *Festival Market Place*.



#### 8.4.2 Le contexte d'ouverture de la veille du nouveau millénaire

Le projet de requalification du secteur du *Ferry Building* s'accompagne d'un contexte temporel et d'une conjoncture fort différents de ceux ayant mené aux transformations du secteur précédent. L'évolution historique du secteur du *Ferry Building* nous informe tout d'abord que ce dernier est entré dans une période de crise plus tôt que le secteur précédent, soit dès la généralisation des transports terrestres, et que cette période a également perduré beaucoup plus longtemps. En effet, si la construction du *Bay Bridge* en 1936 a dans un premier temps contribué à disqualifier le rôle, voire la légitimité du *Ferry Building*, attendu que cette structure offrait une option de transit plus rapide que par voie maritime, la construction de l'*Embarcadero Freeway* en 1957 a quant à elle engendré une coupure physique avec le reste de la ville, et ce, jusqu'à sa chute partielle en 1989. Il faudra attendre la fin des années 1990 pour que prennent forme les nouvelles possibilités offertes par l'effondrement de cette superstructure, par le biais de la réhabilitation d'édifices et la mise en place d'espaces publics centraux. Le secteur est ainsi demeuré dans une phase de déterritorialisation pendant quelques décennies.

Plusieurs facteurs peuvent à notre avis expliquer le contraste et la dissemblance des configurations urbanistiques caractérisant chacun des secteurs à l'étude. Il faut tout d'abord souligner que le projet du secteur du *Ferry Building* a émergé 25 ans après le premier projet de revalorisation du front d'eau, donc dans un contexte culturel tout autre. En effet, les options urbanistiques de rénovation de l'espace portuaire prévalant dans les années 1970 se sont progressivement tournées vers une orientation plus respectueuse de l'architecture en place, en privilégiant des exercices de réhabilitation urbaine. L'ouverture des autorités locales face aux critiques et au mécontentement général des populations locales à l'égard de la nature touristique des premières transformations du front d'eau, combinée aux tendances urbanistiques de l'époque, auraient ainsi selon nous permis de rendre compte de la forte valeur architecturale et

identitaire de certains héritages du secteur du *Ferry Building*. Si ce décalage culturel s'inscrit au niveau des stratégies d'aménagement privilégiées, il s'inscrit également sur la manière de percevoir le front d'eau et sur la façon dont on désire le pratiquer. En effet, alors que la littérature scientifique a souligné le désir des citoyens de retrouver et rétablir le contact perdu avec l'espace portuaire, la responsable des projets d'aménagement du port de San Francisco a quant à elle souligné que le front d'eau n'est plus perçu comme l'espace des autres<sup>94</sup>, mais est plutôt devenu un lieu de promenade privilégié depuis l'aménagement de l'*Embarcadero* et la mise en place d'espaces publics attractifs. Notons également que contrairement au secteur précédent, le projet de revalorisation du secteur du *Ferry Building* a également émergé dans une période de reprise économique en raison du succès qu'a connu le projet du *Pier 39*<sup>95</sup>. Or, plus que les réalités économique, politique, sociale et culturelle du nouveau millénaire, le temps de veille a selon nous en grande partie influencé la nature du traitement priorisé.

Prenons soin de rappeler que plus de cinq décennies se sont écoulées avant de voir se mettre en place des projets de requalification, comme si le secteur s'était figé dans le temps alors même que le centre-ville évoluait rapidement. Ainsi, si les projets du secteur du *Fisherman's Wharf* se sont effectués dans la hâte et l'empressement et ont plutôt été régis par le court terme, ceux du *Ferry Building* se sont plutôt inscrits dans le temps long. Ils semblent en effet s'être réalisés de façon graduelle et réfléchie. Ce temps de latence et de maturation, combiné à la revalorisation progressive du secteur, ont à notre avis permis une acceptation et une appropriation plus aisées du site requalifié, puisque les locaux ont bénéficié du temps nécessaire pour s'approprier les changements sociétaux et vivre un deuil par rapport aux activités antérieures (Janin et

---

<sup>94</sup> On fait ici référence aux touristes.

<sup>95</sup> Rappelons que le *Pier 39* accueille plus de visiteurs par année que tous les autres sites touristiques californiens, excluant *Disney Land* (Rubin, 2003). Le projet génère ainsi d'importantes retombées économiques (Lucchesi, 2013c; Rubin, 2011).

Andres, 2008). Le temps entre la cessation des activités traditionnelles et l'insertion d'activités nouvelles aurait également permis aux acteurs moins influents de s'inscrire dans une démarche participative de mise en valeur du territoire délaissé, en plus de laisser une marge de manœuvre aux acteurs responsables de la décision<sup>96</sup>. La longue période sans projet précis ayant caractérisé ce secteur aurait ainsi participé à l'émergence d'une solution plus sensible et arrimée aux besoins locaux.

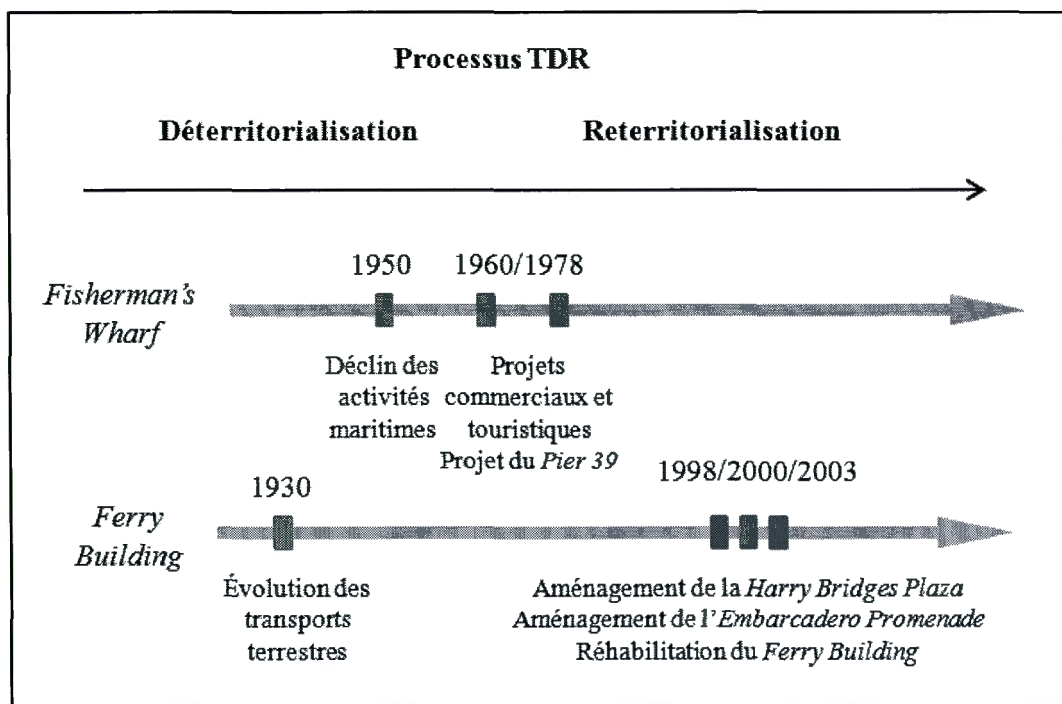
#### 8.4.3 Le processus TDR : un décalage spatio-temporel

Somme toute, on constate que le schéma conceptuel du processus de territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation est plus complexe qu'il en a l'air lorsqu'on le confronte à la réalité du terrain. En effet, si les phases sont théoriquement bien compartimentées dans le temps, ces dernières ne demeurent pas caractéristiques d'une époque particulière et certaines d'entre elles vont même jusqu'à particulariser un même espace à la fois. Effectivement, il est d'abord possible de noter un décalage notable entre les phases de déterritorialisation de chacun des secteurs à l'étude. Si le secteur du *Ferry Building* est demeuré dans cette phase pendant plus de cinq décennies, soit dès le début du règne des transports terrestres<sup>97</sup> jusqu'à l'émergence de projets de requalification patrimoniale et de revalorisation de l'espace public à la fin des années 1990, le secteur de *Fisherman's Wharf* y est quant à lui entré

<sup>96</sup> Prenons soin de rappeler que le projet qui a pris forme dans le secteur de *Fisherman's Wharf* a été fortement critiqué en raison de son manque de cohésion avec les quartiers limitrophes. Isolé des dynamiques locales, ce dernier n'a pas permis aux riverains de s'approprier ce nouvel espace et a donc été perçu, par la population locale, comme étant un projet répondant aux besoins d'une clientèle touristique. C'est dans ce contexte que des levées de boucliers ont peu à peu émergé afin de combattre et d'éviter une urbanisation anarchique, caractérisée par l'éparpillement d'opérations urbaines le plus souvent mal intégrées aux quartiers adjacents (Vermeersch, 1998), incitant par le fait même les citoyens à vouloir s'impliquer davantage dans les projets de revalorisation du front d'eau (Rubin, 2010).

<sup>97</sup> Effectivement, la généralisation des transports terrestres a tôt fait de disqualifier les fonctions de transit du *Ferry Building*. La construction de structures titanesques en vue d'accommoder ce type de transport a quant à elle contribué à camoufler l'édifice, le rendant par le fait même sans raison d'être.

approximativement deux décennies plus tard, soit lorsque se sont faits sentir de façon plus prononcée les effets de la chute des activités maritimes traditionnelles.



**Figure 8.6 Schéma conceptuel adapté au terrain d'étude**  
Marilyne Gaudette, 2014

En ce qui concerne la phase de reterritorialisation, nous avons également pu constater une désynchronisation de son déclenchement, dans la mesure où les autorités locales ont tenté de redynamiser le secteur de *Fisherman's Wharf* bien avant celui du *Ferry Building*. Les résultats ont toutefois montré que malgré la lenteur des autorités à développer et mettre en place un projet de requalification pour le secteur du *Ferry Building*, ce dernier a toutefois été plus fructueux, attendu que la manière dont les locaux le vivent et se le représentent nous informe d'une réappropriation plus complète de l'espace. Au contraire, la rapidité avec laquelle les instances ont mis en

place une stratégie quant aux éventuelles fonctions qu'allait prendre le secteur de *Fisherman's Wharf* n'a pas été synonyme de reterritorialisation rapide de l'espace.

Les résultats des différentes collectes de données ont montré que des dynamiques de réappropriation physique et symbolique fort distinctes caractérisent chacun des secteurs à l'étude et que, dans ces conditions, la puissance en termes de territorialité est différente et le potentiel de reterritorialisation de chacun d'eux est inégal. L'étude des pratiques et des représentations associées au secteur de *Fisherman's Wharf*, donc de la manière dont il est actuellement vécu et utilisé, a permis de rendre compte d'un certain désamour des résidents face à ce dernier, dans la mesure où il fait peu l'objet d'appropriation de la part des locaux, et que ces derniers ne s'y identifient guère. Les résultats de la recherche ont en effet montré que le secteur de *Fisherman's Wharf* connaît une appropriation citoyenne globalement appauvrie et est caractérisé par une appartenance locale et identitaire limitée, étant donné que les responsables du projet ont mis de côté les logiques identitaires des populations concernées, au profit d'activités à haute rentabilité. L'investissement temporaire et superficiel effectué par les touristes lors de leur visite ne participerait pas, dans ce contexte, à la reterritorialisation de l'espace au sens où le secteur ne serait pas pleinement vécu par les résidents. En ce qui concerne le second secteur d'étude, le temps de latence a selon nous favorisé une requalification qui fait sens pour les résidents et, *de facto*, une réappropriation plus aisée de l'espace par ces derniers. Le projet de requalification patrimoniale et de revalorisation de l'espace public aurait contribué à réactiver et renouveler l'appartenance au territoire de groupes sociaux aisés, dans la mesure où ces derniers composent presque l'essentiel de l'échantillon. Ce résultat constitue d'ailleurs un bémol notable en matière de reterritorialisation puisque l'appropriation, au sens concret, mais aussi symbolique, serait réservée à une élite sociale et le sentiment d'appartenance serait ainsi limité, mais tout de même appréciable. En ce sens, le secteur ne forme pas « un territoire, au sens profond et total d'un espace



collectivement approprié et vécu par [l'ensemble de] la population résidante » (Di Méo et Hinnewenkel, 1999a, p. 92).

Somme toute, remis dans leur contexte de réalisation et en fonction de leurs objectifs respectifs, les projets font globalement sens et sont respectueux des finalités envisagées puisqu'ils répondent aux besoins d'un certain moment. En effet, alors que le projet imaginé pour le secteur de *Fisherman's Wharf* plaçait le développement touristique et commercial au centre des priorités (Rubin, 2003), le secteur, vibrant, fortement animé et divertissant pour les clientèles en visite, est l'un des quartiers les plus fréquentés de la ville, mais aussi l'un des plus visités à l'échelle de l'état. Dans le même ordre d'idées, alors que le projet du secteur du *Ferry Building* visait la réaffirmation du symbole architectural du front d'eau, la consolidation d'un pôle de transit, la création d'un lieu multifonctionnel important pour les résidents où cohabitent restaurateurs, marchands multiples et travailleurs œuvrant dans le secteur tertiaire, ainsi que la refondation d'un espace public central qui fait le lien avec le centre-ville (Port of San Francisco, 2009b), le secteur est aujourd'hui devenu un important lieu fréquenté quotidiennement par les riverains et les travailleurs du centre-ville, et est fortement imprégné dans les représentations collectives. On peut toutefois souligner que le projet de revalorisation ayant eu lieu dans le secteur de *Fisherman's Wharf* a mal vieilli et qu'il ne correspond plus aux besoins et exigences de la société actuelle, et ce, même s'il semble marquer de façon positive l'expérience des touristes. L'inadaptation du projet justifierait ainsi la volonté actuelle des autorités urbaines et portuaires à déployer des efforts afin d'apporter des modifications majeures dans la portion centrale du secteur, actuellement en transition, en repensant complètement l'espace.

#### 8.4.2 *Jefferson Street*, une artère au potentiel de reterritorialisation certain

Si le secteur de *Fisherman's Wharf*, en raison de la prédominance et de l'emprise du *Pier 39* sur le reste de l'espace, semble, dans une certaine mesure, correspondre à un non-lieu notamment en raison de son caractère impersonnel, artificiel et standardisé et de sa faible portée identitaire, une portion de ce secteur, peu clinquante et mise en valeur, mais toutefois riche en histoire, revêt à notre avis un potentiel identitaire et territorialisant. L'analyse historique des secteurs à l'étude et l'expérience terrain ont permis de cibler une portion qui, par ses typicités locales plus que par son caractère architectural exceptionnel et remarquable, aurait un potentiel de reterritorialisation possiblement plus intense qu'un lieu élevé au rang de patrimoine. En effet, n'y a-t-il pas des lieux « porteurs d'un sens comme d'une esthétique moins flamboyants, mais pas moins significatifs »? (Bédard, 2002c, p. 327). Il arrive ainsi que « les plus humbles lieux, comme les plus laids, se parent du prestige de signifier que seul le temps peut conférer aux choses » (Fauque, 1974, in Bailly, 1989, p. 56).

Localisée dans le cœur historique du *Wharf*, la rue Jefferson pourrait à notre avis possiblement revêtir une charge de sens tout aussi importante que celle du *Ferry Building*, mais à une autre échelle. Effectivement, les activités maritimes traditionnelles qui s'y produisent et les entreprises liées à l'industrie maritime qui s'y trouvent communiquent un savoir-faire qui rappelle les origines du secteur et, du même coup, la présence d'une communauté italienne autochtone, restituant ainsi une part d'histoire et de culture à l'échelle de la localité.

Dans la proximité se trouvent les lieux qui ont résulté du travail passé, qui en portent toujours les inscriptions et donnent à la mémoire collective ses assises matérielles. Ils sont propices à l'activité symbolique et imaginante, ils enracinent et ils associent, ils expriment une relative continuité et maintiennent des repères identitaires (Balandier, 1994, p. 28).

Ironiquement, le secteur qui semble le plus déconnecté pourrait ainsi avoir une fonction identitaire et territoriale notable. Les entreprises en place, en proposant une restauration peu onéreuse fidèle aux recettes populaires, un service non standardisé et convivial, constituent des pôles d'attraction qui pourraient assurément profiter aux résidents. Actuellement mal aménagée et peu invitante, la rue fait toutefois l'objet d'un projet de revitalisation majeur échelonné sur plusieurs années qui pourrait selon nous contribuer à changer la dynamique du secteur et assurer une attractivité à l'échelle du quartier, voire même de la métropole. Selna (2008), un journaliste du *SF Gate*, reprend à ce titre les propos des responsables de l'opération de réaménagement, qui voient ce projet comme « an opportunity to attract locals, whose historic distaste for tourist hordes and curio peddlers has steered them away from the wharf's fresh seafood, beautiful bay views and an important part of San Francisco's maritime history » (Selna, 2008). Si les principaux objectifs du projet sont respectés et mis en place<sup>98</sup>, le secteur deviendra sans aucun doute plus invitant, attrayant et convivial, voire « habitable » pour les résidents, qui pourront renouer avec cet espace. La rue Jefferson, une fois réaménagée, ne pourrait-elle pas être le support plus affirmé d'une vie de quartier ? Les transformations prévues, en contribuant à mettre en valeur les structures et entreprises traditionnelles témoin des fonctions originelles, ne permettraient-elles pas de répondre au besoin d'ancrage territorial et d'affirmation identitaire, de participer à la promotion de cette identité et de contribuer à la cohésion sociale des membres d'une collectivité ? Dans le contexte où « chaque rue ou presque porte l'identité de sa métropole, mais contribue aussi à l'élaboration de cette identité » (Bassand et al, 2001, p. 13), l'artère réaménagée ne pourrait-elle pas devenir un lieu de fierté collective si elle met en valeur « le vrai génie du lieu » (Balandier, 1994, p. 58), soit son caractère historique exceptionnel ? Dans le contexte où les identités paysagères peuvent naître et disparaître (Donadieu et Périogord, 2005), serait-il possible de faire renaître l'identité de ce segment en revisitant et en

---

<sup>98</sup> Se référer au chapitre VII, section entretiens semi-dirigés.

mettant en valeur l'histoire locale et ainsi permettre aux locaux de se retrouver et de se reconnaître à nouveau dans les aménagements en place ? Nous supposons ainsi que la rue correspond actuellement à un « embryon de territoire » (Di Méo et Hinnewinkel, 1999a, p. 93) amené à s'épanouir et prendre part à la vitalité d'un quartier dans les prochaines années. En suscitant une appropriation citoyenne plus complète et profonde, le réaménagement de l'artère pourrait contribuer à l'inscrire dans les représentations collectives des locaux et évoquer, aux yeux de ces derniers, autre chose qu'un simple lieu touristique.

Au final, si ce mémoire retrace l'évolution historique des projets de revalorisation urbaine du front d'eau et leur impact respectif sur le plan des possibilités de réappropriation par les différentes manières de le vivre et de l'appréhender, il nous apprend également que le projet idéal est une pure utopie. La recherche d'une solution unique et indiscutable au rétablissement du lien entre le front d'eau et la ville est une quête infinie, voire introuvable. Si « s'interroger sur ce que devrait être la ville optimale n'est pas nécessairement décréter sa réalisation, [attendu que] cette connaissance peut simplement représenter un étalon permettant d'évaluer la réalité et de faciliter les décisions publiques » (Papageorgiou, 1989, in Baumont et Huriot, 1997, p. 115), « les rêves sur la conception de la ville idéale [demeurent] nécessairement naïfs : le paradis est logiquement impossible – même en théorie » (Papageorgiou, 1977, in Baumont et Huriot, 1997, p. 109). Si la ville, un quartier, ou dans le cas actuel, un secteur du front d'eau semblent satisfaisants pour les uns, ils demeurent imparfaits pour bien d'autres.

## CHAPITRE IX

### CONCLUSION

Depuis la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, les sites portuaires situés près des centres-villes des grandes métropoles nord-américaines d'abord, puis européennes ensuite, ont subi des transformations notables de leurs paysages. Bouleversées par les avancées technologiques, l'évolution des transports maritimes, aériens et autoroutiers, et plus globalement par la restructuration économique globale (Bonneville, 1986; Chaline, 1988; Chaline et Rodrigues-Malta, 1994; Gras, 2010; Gravari-Barbas, 1998; Rubin, 2003; Vermeersch, 1998), les villes portuaires ont graduellement vu leurs fonctions traditionnelles d'acheminement de marchandises et d'hommes décroître, pour être peu à peu délaissées. Le port, qui était avant l'âge industriel, un espace animé et vivant intimement lié, voire imbriqué et complémentaire aux activités de la ville, est ainsi entré dans une période de crise et de désorganisation, qui s'est traduite, d'un point de vue physique, par l'apparition de friches portuaires. Visuellement peu attrayantes et attractives, ces dernières ont également laissé des traces psychologiques profondes. Témoins de la vitalité économique d'époque révolue, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les habitants (Vigarié, 1999, in Gras, 2010), qui vont même jusqu'à tourner le dos au front d'eau déserté. Elles incarnent ainsi la fin d'une territorialité spécifique, attendu qu'elles sont « un indicateur de changement, un indicateur du passage de l'ancien à l'actuel, du passé au futur par un présent de crise » (Raffestin, 1997, p. 15). D'industrielle, la société passe donc graduellement, au cours des années 1950, dans une phase post-industrielle. L'entrée dans cette période modifiera non seulement les activités économiques et leur



inscription sur la trame urbaine (Henry, 2006), mais aussi les modes de vie en général et la façon de percevoir le front d'eau<sup>99</sup>.

Libéré de ses fonctions traditionnelles, le front d'eau devient peu à peu l'objet de compétition en termes de redéveloppement foncier (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994; Hoyle et al., 1988; Rubin, 2003). C'est dans ce contexte que des exercices de révalorisation urbaine ont peu à peu émergé au cours des années 1960. Précurseur de ces opérations, San Francisco a connu deux transformations majeures de nature différente, sur deux sites distincts, à approximativement 25 ans d'intervalle, afin de se sortir d'une phase de déshérence et de crise. Si l'une met en valeur une requalification touristique et commerciale, l'autre mise plutôt sur la refondation d'un vaste espace public et la mise en valeur d'un patrimoine architectural prestigieux. Afin de découvrir si les projets de revalorisation urbaine mis en place sur la façade portuaire de San Francisco ont permis au front d'eau d'entrer dans une phase de reterritorialisation, c'est-à-dire si ces derniers ont permis de reconstruire les liens perdus avec un espace ayant participé et façonné l'identité de sa ville et de ses habitants, ce mémoire a interrogé le rapport qu'entretiennent les individus, plus particulièrement les résidents de la ville, avec les sites requalifiés. Nous avons ainsi tenté de comprendre le potentiel de reterritorialisation de deux différents projets de requalification urbaine sur le front d'eau en fonction de variables liées aux pratiques, aux représentations et à toute la symbolique de l'espace qu'engendre la mise en place d'un projet dans un contexte donné.

Ce mémoire postulait que les exercices de revalorisation urbaine mis en place sur le front d'eau de San Francisco se sont traduits par des configurations urbanistiques divergentes qui ne possèdent pas le même potentiel de reterritorialisation. Fondées sur les résultats de séances d'observation directe, de questionnaires, d'articles de

---

<sup>99</sup> Autrefois consacré à l'industrie et à la production, le front d'eau est maintenant perçu comme un espace dédié à la consommation et aux loisirs.

presse et d'entrevues semi-dirigées, les conclusions ont révélé des logiques de réappropriation de l'espace fort différentes. Dans un premier temps, il a été possible de relever une appropriation citoyenne globalement restreinte et une appartenance locale et identitaire limitée en ce qui concerne le secteur de *Fisherman's Wharf*, confirmant par le fait même l'une de nos hypothèses secondaires. En effet, l'analyse des résultats a révélé que la mise en valeur touristique et commerciale de ce segment du front d'eau, en étant caractérisée par un urbanisme rigide et largement « décontextualisé », ne donne plus envie aux locaux d'y déambuler. Envahi par les clientèles touristiques, ce secteur ne fait que peu partie du quotidien des résidents de la ville et n'a qu'une charge symbolique très faible. À l'opposé, nous avons découvert que le secteur du *Ferry Building* est quant à lui caractérisé par une appropriation citoyenne plus approfondie et une appartenance locale et identitaire plus définie, mais ce pour une clientèle particulière : les groupes sociaux aisés et les travailleurs du centre-ville. Ce résultat nous amène ainsi à nuancer notre seconde hypothèse de recherche secondaire, dans la mesure où l'appropriation, au sens concret, mais aussi symbolique, semble réservée à une élite sociale. Somme toute, les différences spatiales sur le plan des dynamiques de réappropriation de l'espace s'expliquent par le contexte dans lequel ont émergé les configurations urbanistiques, qui, par leur nature, ont influencé la manière dont ils sont aujourd'hui pratiqués et représentés. On ne peut ainsi comprendre les configurations urbaines actuelles et les pratiques et les représentations qui leur sont associées, sans faire référence aux contextes économique, politique, social et culturel de leur mise en place.

### 9.1 Un retour sur notre expérience

Si les résultats de l'étude s'avèrent intéressants, dans la mesure où l'on a pu dresser un portrait global des effets de certains projets de requalification urbaine sur le plan des possibilités de réappropriation de l'espace, quelques éléments demeurent

cependant imprécis en raison de certaines limites au niveau des méthodes de recherche utilisées.

La principale limite de la recherche, telle que soulignée au départ, a été les contraintes de temps liés à la période terrain. Ainsi, s'il avait été souhaitable d'interroger la totalité des usagers et des riverains des deux sites, il n'était toutefois pas possible pour nous de réaliser cette tâche titanesque ni de revenir à une date ultérieure en raison des coûts en temps et en voyage. Cette manœuvre, qui aurait nécessité le dépôt de questionnaires dans les boîtes aux lettres des riverains, d'une lettre de présentation du projet de recherche, d'une enveloppe timbrée ainsi que la reformulation partielle de l'enquête en vue d'insérer des phrases explicatives, nécessitait d'ailleurs un surcoût important lié à la réimpression des questionnaires (Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure, 2010).

La seconde limite s'est quant à elle située au niveau de la difficile mesure de l'expérience subjective des lieux et du lien identitaire qui unit les individus aux sites requalifiés, ces derniers étant des phénomènes largement intangibles, donc difficilement mesurables. En effet, s'il peut paraître ardu et problématique pour les répondants d'exprimer leurs émotions, leurs impressions et leur ressenti par des mots, il l'est tout autant pour le chercheur qui tente de les analyser et de les interpréter (Sanguin, 1981; Abric, 1994). Puisque les représentations traversent différentes phases, de la perception, à l'interprétation jusqu'à leur expression, elles peuvent ainsi être difficiles à exprimer, à cerner, à recueillir et à évaluer (Bonin, 2007). Si les termes et qualificatifs suggérés dans les questionnaires ont été établis pour tenter de limiter cette problématique et s'assurer d'obtenir un haut taux de réponse, ces derniers pouvaient aussi ne pas correspondre totalement à ce que voulaient exprimer les répondants, attendu que les questions étaient liées à des choix de réponses prédéfinies. La difficile concordance des réponses fournies avec les conceptions réelles des enquêtés (Stein, 2003) posait ainsi problème. Nous avons par ailleurs dû

nous fier à l'honnêteté de ces derniers dans l'analyse des réponses obtenues. Des difficultés au niveau de la compréhension du lexique, notamment en ce qui a trait à la symbolique du territoire, un thème de recherche qui est, somme toute, complexe et assez méconnu d'un point de vue social (Bonin, 2007; Di Méo et Hinnewinkel, 1999a), auraient également pu venir biaiser les réponses des enquêtés et par le fait même affecter les résultats de recherche. Malgré le fait que des tests initiaux aient été réalisés auprès d'un échantillon réduit afin d'éliminer les mots et concepts difficiles, les questions ont tout de même pu être mal comprises ou mal interprétées par un certain nombre de personnes. Des mots à priori simples peuvent d'ailleurs évoquer un sens polysémique et une variété de significations (Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure, 2010).

D'autres biais méthodologiques peuvent également être attribués à la méthode d'observation directe et à la collecte de données textuelles issue de la revue de presse. Les observations sont, selon Goeldner-Gianella et Humain-Lamoure (2010), très dépendantes des facteurs plus ou moins maîtrisables, qui ont un impact sur les taux de fréquentation : les conditions météorologiques, les calendriers de vacances, les manifestations locales, etc. Puisque la majorité des périodes d'observation a été effectuée en plein air, ces dernières ont pu être affectées par les cinq journées pluvieuses de la période terrain. Une réserve analytique peut également être soulevée en ce qui concerne la revue de presse effectuée. Comby (2013) a en effet souligné que la presse ne constitue qu'une source partielle d'informations. Dans une enquête portant sur les discours de presse sur les reconquêtes du Rhône lyonnais, elle mentionne à ce titre que l'équipe éditoriale, en se concentrant sur l'idée qu'elle se fait de son lecteur et de ses intérêts, choisit bien souvent des informations dans le but d'attirer l'audience. Les discours véhiculés par les journaux sont ainsi critiqués par leur sélectivité, leur exagération, leur biais, leur imprécision, leur sensationnalisme et leur simplification (Comby, 2013). Néanmoins, si la presse écrite ne présente pas la rigueur d'une source scientifique, les descriptions médiatiques de l'environnement

demeurent porteuses d'un discours influent qui peut apporter un éclairage intéressant sur la façon dont sont perçus certains projets de revalorisation urbaine du front d'eau.

Si l'exercice était à refaire, nous apporterions sans aucun doute quelques modifications méthodologiques. Alors que le discours des résidents et des touristes recueilli par le biais des questionnaires a permis de dresser le portrait global des facteurs de ressemblance et de divergence sur la manière dont les secteurs sont pratiqués et perçus, celui des locaux demeure parcellaire et incomplet. La question des représentations citoyennes entourant les sites requalifiés aurait sans aucun doute mérité une attention particulière. Ainsi, dans l'éventualité où nous avons à refaire l'exercice, nous insisterions davantage sur l'opinion et le discours des locaux et riverains des projets afin de permettre l'analyse plus approfondie des formes immatérielles et symboliques. Les données sociodémographiques des quartiers limitrophes seraient d'ailleurs utilisées afin d'établir des quotas et d'avoir un échantillon de répondants reflétant les populations des quartiers. Nous travaillerions également davantage avec des photographies des secteurs à l'étude. Les répondants seraient ainsi amenés à classer, en ordre d'importance, les éléments les plus représentatifs du front d'eau, ou ceux qui constituent, à leurs yeux, un patrimoine appréciable.

## 9.2 Retour sur le processus TDR

Au départ, la théorie entourant le processus de territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation s'est avérée assez simple. Or, l'analyse des résultats a démontré que la réalité terrain est beaucoup plus complexe qu'anticipée, dans la mesure où les trois phases du processus ne sont pas clairement séparées dans le temps et dans l'espace. Les résultats obtenus ont à cet effet montré que le secteur de *Fisherman's Wharf* était, à lui seul, caractérisé par trois sous-secteurs aux dynamiques spatiales



distinctes. S'il avait été plus simple de circonscrire le périmètre d'étude à la portion touristique et commerciale du *Pier 39*, la recherche documentaire préliminaire entourant le projet de revalorisation urbaine qu'a connu ce secteur nous a toutefois amenés à inclure l'ensemble de ce dernier dans la démarche puisque le concept de *Festival Market Place*, d'abord circonscrit au *Pier 39*, s'est vite répandu à d'autres portions du secteur. À nos yeux, il apparaissait clair qu'un même objectif global de revalorisation touristique et commerciale avait mené les projets de requalification urbaine et contribué à rendre, dans une certaine mesure, le secteur homogène. L'expérience terrain nous a toutefois appris que certains segments ont été davantage traités que d'autres et que la fonction touristique ne s'étend pas à la totalité du *Wharf*. C'est d'ailleurs dans ce contexte qu'on peut comprendre la volonté des autorités locales de relancer et remettre à jour certains aménagements en place, le secteur étant perçu comme un projet inachevé. Bref, on peut affirmer que ce secteur n'est pas aussi homogène que l'on croyait au départ.

### 9.3 Nouvelles pistes de réflexion et de recherche

Comme il a été possible de le constater, la rue Jefferson présente un intérêt particulier sur le plan du potentiel de reterritorialisation du secteur de *Fisherman's Wharf*. Effectivement, cette artère centrale, en étant amenée à changer radicalement d'allure au cours des prochaines années, pourrait selon nous changer le rapport qu'entretiennent les résidents avec le secteur. Ce projet de revitalisation pourrait d'ailleurs conduire à une nouvelle étude qui permettrait sans aucun doute d'affiner les résultats de notre recherche en analysant de quelle manière les méthodes et les traditions urbanistiques actuelles peuvent arriver à « réimpulser » une nouvelle dynamique à un secteur boudé des résidents. Notre mémoire pourrait ainsi correspondre aux résultats préliminaires d'une recherche plus approfondie et ainsi déboucher sur une recherche comparative visant à comprendre dans quelle mesure la

revitalisation de l'artère a-t-elle suscité une réappropriation citoyenne renouvelée et réactivé la symbolique de l'espace. Il faudrait alors se pencher sur cette question une fois l'ensemble du projet de revitalisation concrétisé au cours, par exemple, d'une enquête plus vaste menée dans le cadre d'une thèse de doctorat. Dans une autre perspective, il serait également intéressant et pertinent de poursuivre ces investigations dans des villes portuaires ayant déjà connu des transformations de leur front d'eau pour ainsi arriver à comparer nos résultats à d'autres projets de nature touristique et commerciale, ou encore patrimoniale. Ces comparaisons internationales seraient une occasion d'enrichir nos connaissances et d'affiner notre réflexion en ce qui concerne les effets de certaines opérations de reconquête de fronts d'eau sur le plan de l'appropriation citoyenne, au sens tout autant concret que symbolique et identitaire.

Nous sommes conscients que notre mémoire ne constitue qu'un mince pas dans l'avancement des travaux portant sur l'impact de projets de requalification urbaine des espaces portuaires sur le plan des dynamiques de réappropriation de l'espace. Nous espérons toutefois que l'on pourra tirer des leçons et des pistes de solutions intéressantes issues des expériences de revalorisation urbaine du front d'eau de San Francisco et que notre mémoire pourra, dans une certaine mesure, contribuer à orienter les politiques d'aménagement futures pour d'éventuels projets à San Francisco ou ailleurs à l'international.

## APPENDICE A

## GRILLE D'OBSERVATION

<b>Grille d'observation</b>
-----------------------------

Date : \_\_\_\_\_

**Zone :**    ☐ *Fisherman's Wharf*        ☐ *Ferry Building*

Durée de l'observation : \_\_\_\_\_

**Moment**
☐ Matin        ☐ Dîner        ☐ Après-midi        ☐ Soirée        ☐ près 22hrs  
☐ Semaine        ☐ Week-end
**Achalandage**

- ☐ Très peu achalandé (0 à 20 personnes)
- ☐ Peu achalandé (20 à 50 personnes)
- ☐ Achalandé (50 à 200 personnes)
- ☐ Très achalandé (200 à 1000 personnes)
- ☐ Extrêmement achalandé (1000 personnes et plus)

Remarques :

---



---



---



---

**Type de clientèle**

- |                                     |                                |   |
|-------------------------------------|--------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Seuls      | <input type="checkbox"/> Homme | <input type="checkbox"/> Enfants (moins de 10 ans)        |
| <input type="checkbox"/> En couple  | <input type="checkbox"/> Femme | <input type="checkbox"/> Adolescents (11 à 17 ans)        |
| <input type="checkbox"/> En groupe  |                                | <input type="checkbox"/> Adultes (10 à 60 ans)            |
| <input type="checkbox"/> En famille |                                | <input type="checkbox"/> Personnes âgées (60 ans et plus) |

Remarques :

---



---



---



---

**Pratiques recensées**

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Marche/promenade  | <input type="checkbox"/> Avec son chien               |
|  | <input type="checkbox"/> Avec une poussette           |
|  | <input type="checkbox"/> Avec un enfant               |
|  | <input type="checkbox"/> En couple                    |
|  | <input type="checkbox"/> À vélo                       |
| <br><input type="checkbox"/> Sport         | <br><input type="checkbox"/> Jogging                  |
|  | <input type="checkbox"/> Échauffement                 |
|  | <input type="checkbox"/> Vélo                         |
|  | <input type="checkbox"/> Roller/skate                 |
|  | <input type="checkbox"/> Pêche                        |
|  | <input type="checkbox"/> Nage                         |
| <br><input type="checkbox"/> Assis/allongé | <br><input type="checkbox"/> Surveillance des enfants |
|  | <input type="checkbox"/> Contemplation du paysage     |
|  | <input type="checkbox"/> Repos/sieste                 |
|  | <input type="checkbox"/> Déjeuner/pique-nique         |
|  | <input type="checkbox"/> Lecture sur l'herbe          |
|  | <input type="checkbox"/> Lecture sur banc             |

- ☐ Visite
  - ☐ Contemplative
  - ☐ Des bâtiments
  - ☐ Touristique
  - ☐ En famille
  - ☐ Achats
  - ☐ Nourriture
  - ☐ Souvenirs
  - ☐ Autres
  - ☐ Photographie

Remarques :

---

---

---

---

### Qualification du site/description de l'environnement

## Morphologie

- ☐
- Pôle
- ☐
- Longiligne
- ☐
- Étroit
- ☐
- Circulaire

### *Recension des bâtiments et des équipements*

[illegible]



**Services**

Restauration	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Location d'équipements	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Station d'informations	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Boutiques	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

Remarques :

---



---



---



---

**Mobilier urbain/équipements**

Fontaines d'eau	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Condition	<input type="checkbox"/> Médiocre <input type="checkbox"/> Mauvaise <input type="checkbox"/> Bonne <input type="checkbox"/> Très bonne <input type="checkbox"/> Excellente	
Quantité	<input type="checkbox"/> Insuffisante <input type="checkbox"/> Suffisante	

Bancs	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Condition	<input type="checkbox"/> Médiocre <input type="checkbox"/> Mauvaise <input type="checkbox"/> Bonne <input type="checkbox"/> Très bonne <input type="checkbox"/> Excellente	
Quantité	<input type="checkbox"/> Insuffisante <input type="checkbox"/> Suffisante	

Tables ☐Oui ☐Non

Condition ☐Médiocre  
☐Mauvaise  
☐Bonne  
☐Très bonne  
☐Excellente

Quantité ☐Insuffisante  
☐Suffisante

Poubelles ☐Oui ☐Non

Condition ☐Médiocre  
☐Mauvaise  
☐Bonne  
☐Très bonne  
☐Excellente

Quantité ☐Insuffisante  
☐Suffisante

Supports à vélo ☐Dui ☐Non

Condition ☐Médiocre  
☐Mauvaise  
☐Bonne  
☐Très bonne  
☐Excellente

Quantité ☐Insuffisante  
☐Suffisante

Remarques :

---

---

---

---

**Accessibilité**

Tramway	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
<i>Cable car</i>	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Autobus	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Piste cyclable	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Stationnements	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

Remarques :

---



---



---



---

**Espaces verts**

Surface gazonnée

☐ Absent   ☐ Très peu   ☐ Peu   ☐ Moyennement   ☐ Abondant   ☐ Très abondant

Arbres

☐ Absent   ☐ Très peu   ☐ Peu   ☐ Moyennement   ☐ Abondant   ☐ Très abondant

Aménagement paysager

☐ Absent   ☐ Très peu   ☐ Peu   ☐ Moyennement   ☐ Abondant   ☐ Très abondant

Remarques :

---



---



---



---

**Terrains vacants**

☐ Oui      ☐ Non

Remarques :

---

---

---

**Terrains en cours de requalification**

☐ Oui      ☐ Non

Remarques :

---

---

---

**Publicité/affichage**

☐ Oui      ☐ Non

Remarques :

---

---

---

**Sécurité**

Environnement sécuritaire      ☐ Oui      ☐ Non

Surveillance      ☐ Oui      ☐ Non

Remarques :

---

---

---

---

### Entretien

Déchets	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Graffiti	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Vandalisme	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

Remarques :

---

---

---

---

### Ambiance

Éclairage

☐ Absent    ☐ Peu présent    ☐ Moyennement présent    ☐ Très présent

Odeur

☐ Absent    ☐ Peu présent    ☐ Moyennement présent    ☐ Très présent

Bruit

☐ Absent    ☐ Peu présent    ☐ Moyennement présent    ☐ Très présent

Remarques :

---

---

---

---



## APPENDICE B

## QUESTIONNAIRE

<b>Survey</b>
---------------

**Area :**

- ☐ **Fisherman's Wharf**    ☐ **Ferry Building**

**Appropriation**

1. Do you usually visit this place?

- ☐ Yes  
☐ No (go to question 6)

2. What are you doing when you go to this place (uses)? (Many possible responses)

- ☐ Employment  
☐ Tourism  
☐ Events/Festivals  
☐ Relaxation  
☐ Leisure  
☐ Sports  
☐ Cruises  
☐ Others:

---

---

---

3. How often are you going to this place?

☐ Daily

☐ Weekly

☐ Monthly

☐ Annually

Season: ☐ Summer

☐ Autumn

☐ Winter

☐ Spring

4. At what time of day are you going to this place? (Many possible responses)

☐ Morning   ☐ Lunchtime   ☐ Afternoon   ☐ Evening

5. Why are you going to this place? (Many possible responses)

☐ Short distance of the services

☐ Wide variety of shops and products

☐ Price of products

☐ Atmosphere

☐ Visual appearance

☐ Ease of movement

☐ Festivals, events, entertainment

☐ Availability of green spaces

☐ Others

---

---

---

6. Why aren't you going to this place? (Many possible responses)

- ☐ Long distance of the services
  - ☐ Small variety of shops and products
  - ☐ Price of products
  - ☐ Atmosphere
  - ☐ Visual appearance
  - ☐ Difficulty of movement
  - ☐ Too many Festivals, events, entertainment
  - ☐ Lack of green spaces
  - ☐ Lack of rest area
  - ☐ Too busy
  - ☐ Too many tourists
  - ☐ Too much noise
  - ☐ Others
- 
- 
- 

### **Identification**

7. Are you satisfied of the general aspects of the place?

- |                   |                              |                             |                                     |
|-------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Visual appearance | <input type="checkbox"/> Yes | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> No opinion |
| Atmosphere        | <input type="checkbox"/> Yes | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> No opinion |
| Accessibility     | <input type="checkbox"/> Yes | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> No opinion |

8. Are you satisfied of the services?

- |                                |                              |                             |                                     |
|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Variety of shops and products  | <input type="checkbox"/> Yes | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> No opinion |
| Types of products and services | <input type="checkbox"/> Yes | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> No opinion |
| Prices                         | <input type="checkbox"/> Yes | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> No opinion |
| Festivals/events               | <input type="checkbox"/> Yes | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> No opinion |

9. Does the site reflect the image of the city?

- ☐ Yes      ☐ No      ☐ No opinion

10. What kind of values are you according to this place? (Many possible responses)

- ☐ Aestheticism  
☐ Patrimonial  
☐ Emblematic  
☐ Identity  
☐ Economic  
☐ Social  
☐ Others
- 
- 
- 

11. What does the site represent for you? (Many possible responses)

- ☐ Heritage site  
☐ Emblematic site  
☐ Historic site  
☐ Tourist site  
☐ Place of consumption  
☐ Place of catchment  
☐ Place of recreation  
☐ Transit place  
☐ Others:
- 
- 
-

12. How do you feel when you walk on the site?

- |                                      |                                     |                                  |
|--------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Welfare     | <input type="checkbox"/> Discomfort | <input type="checkbox"/> Neutral |
| <input type="checkbox"/> Nostalgia   | <input type="checkbox"/> Gaiety     | <input type="checkbox"/> Neutral |
| <input type="checkbox"/> Pride       | <input type="checkbox"/> Shame      | <input type="checkbox"/> Neutral |
| <input type="checkbox"/> Security    | <input type="checkbox"/> Insecurity | <input type="checkbox"/> Neutral |
| <input type="checkbox"/> Familiarity | <input type="checkbox"/> Unknown    | <input type="checkbox"/> Neutral |
| <input type="checkbox"/> Affection   | <input type="checkbox"/> Hostility  | <input type="checkbox"/> Neutral |
| <input type="checkbox"/> Attachment  | <input type="checkbox"/> Detachment | <input type="checkbox"/> Neutral |

13. Five words to qualify and describe the place

---



---



---



---



---

14. According to you, what can we eventually do to enhance the quality of the site?

---



---



---



---



---

### **Respondent identification**

15. Sex

- ☐ Man                      ☐ Woman



16. What is your age range?

- ☐ 18 to 25 years old
- ☐ 26 to 35 years old
- ☐ 36 to 45 years old
- ☐ 46 to 55 years old
- ☐ 56 years old or more

17. What is your matrimonial status?

- ☐ Married or common-law partner
- ☐ Single
- ☐ Widowed, separated or divorced

18. What is your annual income?

- ☐ 15 000\$ and less
- ☐ Between 16 000\$ and 24 999\$
- ☐ Between 25 000\$ and 30 999\$
- ☐ Between 31 000\$ and 40 999\$
- ☐ Between 41 000\$ and 49 999\$
- ☐ 50 000\$ and more

19. What is your occupation?

- ☐ Full-time worker
- ☐ Part-time worker
- ☐ Student
- ☐ Unemployed
- ☐ Retired
- ☐ Others

20. What is your level of study?

- ☐ Secondary
- ☐ University

21. Are you a resident of San Francisco?

☐ Yes

What neighborhood do you live? Since when?

---

☐ No

Where are you living?

---

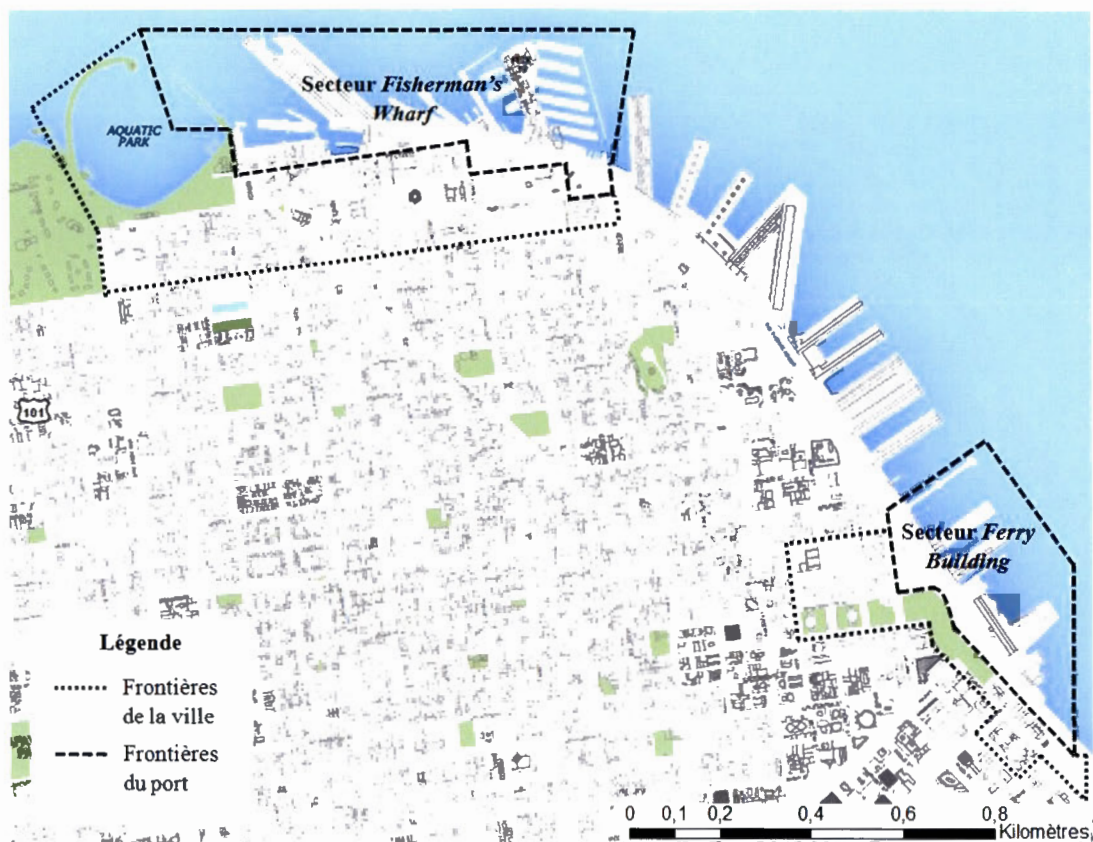
22. What is your profession?

---

**[Cette page a été laissée intentionnellement blanche]**

## APPENDICE C

## CARTE DE LOCALISATION DES SECTEURS À L'ÉTUDE



**[Cette page a été laissée intentionnellement blanche]**



## APPENDICE D

## GRILLE D'ENTREVUE

**Présentations, mise en contexte de l'étude et annonce de l'enregistrement audio**

My name is Marilyne Gaudette, I'm a master degree student of Mr Sylvain Lefebvre, professor in the geography department at Université du Québec à Montréal (UQAM). Since two years, the geography department, in particular the *Groupe de Recherche sur les Espaces Festifs* (GREF, [www.gref.ca](http://www.gref.ca)), is interested in urban issues of SoMa, and more recently in waterfront redevelopment issues. After an internship, where we met some specialists of the San Francisco Planning Department and the San Francisco Planning and Urban Research Association, two professors of geography and urban studies and planning at Berkeley University and the San Francisco State University, and two architects of the American Institute of Architects (AIA), I decided to work on San Francisco.

Like you know, as part of my master's project, I'm working on spatial practices on two specific sites of the waterfront: the Ferry Building segment and the Fisherman's Wharf area. I want to compare the spatial components of appropriation and identification processes (material and ideal forms) of each site. I expect to realize surveys on users and residents, but also some interviews with institutional, economic and politic actors. In this context, I would like to ask you some questions about your perceptions and your opinions on each site.

Our code of ethics (ethic rules of UQAM) asks to preserve the confidentiality of the responses. Thus, in the final report, none of the responses will be attributed to a particular person. You can answer questions freely and with complete confidence. The recording of the interviews will be listening only by me, for compilation and analysis. They will be destructed after the research.

### Questions

- 1- Can you present yourself? Your position or your post?
- 2- What's the mission of your organization?
- 3- What's your opinion about the Ferry Building area and the Fisherman's Wharf area? Are you satisfied of the final result of the transformations?
- 4- What's the difference between the two projects? Do you see a difference between the redevelopment operations of the 80's and those of today?
- 5- According to you, is there some physic elements that work less in each site?
- 6- Which aspects of the two sites are the most appreciated by local residents?
- 7- What is the site that the local residents prefer and why?
- 8- F. Wharf is known as being a site for tourists. Do you feel the same way about the F. Building?
- 9- Do the residents identify themselves to a particular site? What does represent the F.B. and the F.W. for the residents?
- 10- According to you, do the residents appreciate the two areas?
- 11- As a worker and as a resident, do you regularly visit those sites? Why?
- 12- Do the sites reflect the image of the city?
- 13- What can eventually do to enhance the quality of the sites?

14- What future do you see for the waterfront? Does the rehabilitation is the new trend for the waterfront redevelopment? Does the America's Cup will change something?

If I have other questions that come up, can I email you?

[Cette page a été laissée intentionnellement blanche]

## APPENDICE E

## FORMULAIRE DE CONFIDENTIALITÉ

**Confidential Agreement Form**

Hi,

My name is Marilyne Gaudette, I'm a master degree student of Mr Sylvain Lefebvre, professor in the geography department at Université du Québec à Montréal (UQAM). As part of my master's project, I'm working on spatial practices on two specific sites of the waterfront: the Ferry Building segment and the Fisherman's Wharf area. I want to compare the spatial components of appropriation and identification processes (material and ideal forms) of each site. I expect to realize surveys on users and residents, but also some interviews with institutional, economic and politic actors. In this context, I would like to ask you some questions about your perceptions and your opinions of each site.

Our code of ethics (ethic rules of UQAM) asks to preserve the confidentiality of the responses. Thus, in the final report, none of the responses will be attributed to a particular person. You can answer questions freely and with complete confidence. The recording of the interviews will be listening only by me, for compilation and analysis. They will be destructed after the research.

Marilyne Gaudette



I, \_\_\_\_\_, am familiar with the nature of the project and the ethic considerations, I understand them, and I approve them.

\_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

## BIBLIOGRAPHIE

- Abric, J.-C. (1994). *Pratiques sociales et représentations*. Paris : PUF, collection Psychologie sociale.
- A. Gold, J. (2009). Historic preservation is about San Francisco's future, *SF Gate*, 6 mai 2009, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Historic-preservation-is-about-San-Francisco-s-3162186.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Alexander, K. (2013). S.F. waterfront view obscured by blight, *SF Gate*, 19 septembre 2013, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/bayarea/article/S-F-waterfront-view-obscured-by-blight-4825749.php#photo-5206831>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, collection La librairie du XXI<sup>e</sup> siècle.
- Augé, M. (1994). *Le sens des autres. Actualité de l'anthropologie*. Paris : Fayard.
- Augé, M. (1997). *La guerre des rêves*. Paris : Seuil.
- Babelon, J.-P. & Chastel, A. (1980). La notion de patrimoine, *Revue de l'Art*, 49, 5-32.
- Badie, B. (1995). *La fin des territoires. Essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*. Paris : Fayard, collection L'espace du politique.
- Baïlly, A. (1977). *La perception de l'espace urbain. Les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche urbanistique*. Paris : Centre de Recherche d'Urbanisme.
- Bailly, A. (1989). L'imaginaire spatial. Plaidoyer pour la géographie des représentations, *Espaces Temps*, 40, 41, 53-58.
- Bailly, A. (2004). *Les concepts de la géographie humaine*, 5<sup>e</sup> éd. Paris : Armand Colin, collection U.
- Bailly, A. & Ferras, R. (2004). *Éléments d'épistémologie de la géographie*, 2<sup>e</sup> éd. Paris : Armand Colin, collection U.

- Bailly, A. & Ferrier, J.-P. (1986). Savoir lire le territoire : plaidoyer pour une géographie régionale attentive à la vie quotidienne, *Espace géographique*, 15, 4, 259-264.
- Bailly, A. & Béguin, H. (2008). *Introduction à la géographie humaine*, 8<sup>e</sup> éd. Paris : Armand Colin, collection U.
- Balandier, G. (1994). *Le dédale. Pour en finir avec le XX<sup>e</sup> siècle*. France : Fafard.
- Bassand, M. & al. (2001). *Vivre et créer l'espace public*. Lausanne : Les Presses polytechniques et universitaires romandes, collection Science, Technique, Société.
- Baudoin, T., Collin, M. & Prelorenzo, C. (1997). *Urbanité des cités portuaires*. Paris : L'Harmattan, collection Maritimes.
- Bauer, M. (2011a). Chinatown, North Beach, Fisherman's Wharf, *SF Gate*, 30 octobre 2011, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/food/article/Chinatown-North-Beach-Fisherman-s-Wharf-2325192.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Bauer, M. (2011b). Ferry Building dominates area's food landscape, *SF Gate*, 6 novembre 2011, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/food/article/Ferry-Building-dominates-area-s-food-landscape-2324372.php#photo-1830618>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Bauer, M. (2013). Crab House on Pier 39 in S.F, *SF Gate*, 15 novembre 2014, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Crab-House-on-Pier-39-in-S-F-4985777.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Bauer, M. (2014). Picking the best Bay Area restaurants for Dungeness crab, *SF Gate*, 11 février 2014, [En ligne]. (<http://insidescoopsf.sfgate.com/blog/2014/02/11/picking-the-best-places-for-crab/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Baumont, C. & Huriot, J.-M. (1997). La Ville, la Raison et le Rêve : entre théorie et utopie, *Espace géographique*, 26, 2, 99-117.
- Bédard, M. (2000). Être géographe par-delà la Modernité : plaidoyer pour un renouveau paradigmatique, *Cahiers de Géographie du Québec*, 44, 122, 211-227.
- Bédard, M. (2002a). Une typologie du haut-lieu, ou la quadrature d'un géosymbole, *Cahiers de géographie du Québec*, 46, 127, 49-74.

- Bédard, M. (2002b). De l'être-ensemble à l'être au monde : le rôle du haut-lieu, *Ethnologies*, 24, 2, 229-241.
- Bédard, M. (2002c). Géosymbolique et iconosphère bourgignonnes : continuité ou rupture paysagère? Le cas de Beaune, *Cahiers et Géographie du Québec*, 46, 129, 323-343.
- Bédard, M. (2011). *Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie : notes et documents de cours*, GEO-8011. Montréal : Université du Québec à Montréal, Département de géographie.
- Bédard, M. (2012). Le projet de paysage ou l'opportunité d'un renouveau paradigmatique et identitaire grâce à un imaginaire fédérateur, instituant et heuristique, in M. Bédard, J.-P. Augustin et R. Desnoilles (dir.) *L'imaginaire géographique : perspectives, pratiques et devenir*, Montréal : Presses de l'université du Québec, p. 57-78.
- Bédard, M. (2013). *Géographie humaine : paradigmes et grands courants de pensée : Notes et document de cours*, GEO-3400. Montréal : Université du Québec à Montréal, Département de géographie.
- Bergel, P. (2005). Appropriation de l'espace et propriété du sol, *Noréis*, 195, 2, 17-27.
- Begin, B. (2011a). San Francisco planning for a wave of visitors with America's Cup coming to town, *The San Francisco Examiner*, 1<sup>er</sup> avril 2011, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/san-francisco-planning-for-a-wave-of-visitors-with-americas-cup-coming-to-town/Content?oid=2172365>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Begin, B. (2011b). Street-artist funds poorly managed in San Francisco, says report, *The San Francisco Examiner*, 14 juillet 2011, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/street-artist-funds-poorly-managed-in-san-francisco-says-report/Content?oid=2178166>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- B. Jacobs, A. (2013). Read the fine print on 8 Washington St, *The San Francisco Examiner*, 27 mai 2013, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/read-the-fine-print-on-8-washington-st/Content?oid=2349835>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Bergsli, H. (2008). Marseille et Oslo : des stratégies entrepreneuriales pour transformer le front de mer, *Méditerranée*, 2, 11, 77-83.

- Bertrand, M. & al. (2007). Géographie et représentations : de la nécessité des méthodes qualitative, *Recherches qualitatives*, 3, 316-334.
- Billings, M. (2013). New Fisherman's Wharf sign a near replica of old crab wheel, *The San Francisco Examiner*, 18 juillet 2013, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/new-fishermans-wharf-sign-a-near-replica-of-old-crab-wheel/Content?oid=2514285>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Bonnemaison, J. (1996). *Les fondements géographiques d'une identité - L'archipel de Vanuatu : essai de géographie culturelle*. Paris : Orstrom.
- Bonnemaison, J. (2000). *La géographie culturelle*. Paris: Éditions du C.T.H.S.
- Bonin, S. (2007). Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains, *Strates*, 13, 1-11.
- Bonillo, J.-L., Donzel, A. & Fabre, M. (1992). *Métropoles portuaires en Europe : Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam*. Marseille : Parenthèses.
- Bonneville, M. (1986). Le recyclage des fronts de mer de la côte pacifique nord-américaine : San Francisco, Seattle et Vancouver, *Annales de Géographie*, 95, 532, 657-680.
- Bossuet, L. (2005). Habiter le patrimoine au quotidien, selon quelles conceptions et pour quels usages? in M. Gravari-Barbas (dir.) *Habiter le patrimoine*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, p. 29-39.
- Bourdin, A. (1984). *Le patrimoine réinventé*. Paris : PUF, collection Espace et société.
- Buttimer, A. (1976). Grasping the dynamism of lifeworld, *Annals of the Association of American Geographers*, 66, 2, 277-292.
- D'Alessandro, J. (2011). San Francisco tourism means big numbers, bigger dollars, *The San Francisco Examiner*, 15 avril 2011, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/san-francisco-tourism-means-big-numbers-bigger-dollars/Content?oid=2173226>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Cauvin, C. (1999). Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine, *Revue européenne de géographie*, 72, 2-18.



- Cazes, G. & Potier, F. (1996). *Le tourisme urbain*. Paris : PUF, collection Que sais-je?
- Chaline, C. (1988). La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes métropoles, *Annales de Géographie*, 97, 544, 695-715.
- Chaline, C. & Rodrigues-Malta, R. (1994). *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris : L'Harmattan, collection Maritimes.
- Chaline, C. (1999). *La régénération urbaine*. Paris : PUF, collection Que sais-je?
- Christaller, W. (1966). *The Central Places of Southern Germany*. Englewood Cliffs : Prentice-Hall [1933].
- Choay, F. (1992). *L'allégorie du patrimoine*. Paris : Seuil.
- Claval, P. (1995). *Histoire de la géographie*. Paris : PUF, collection Que sais-je?
- Collin, M. (2001). Nouvelles urbanités des friches, *Multitudes*, 3, 6, 148-155.
- Comby, E. (2013). Les discours de presse sur les reconquêtes du Rhône lyonnais (Le Progrès, 2003-2010), *Géocarrefour*, 1, 88, 31-43.
- Courcier, S. (2002). *De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*, thèse de doctorat. Montréal : Université de Montréal, Faculté de l'aménagement.
- Cuillera & Abeles (2002). Mondialisation : du géo-culturel au bio-politique, *Anthropologie et Sociétés*, 26, 1, 11-28.
- D. Adams, G. (1995). A demolition in pictures. *SF Gate*, 26 décembre 1995, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/A-demolition-in-pictures-3114571.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- D. Adams, G. (1998a). Ferry Building restoration planned, *SF Gate*, 19 mai 1998, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Ferry-Building-restoration-planned-3088709.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- D. Adams, G. (1998b). Port to move its offices from Ferry Building, *SF Gate*, 26 janvier 1998, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Port-to-move-its-offices-from-Ferry-Building-3106651.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.

- D. Adams, G. (1999). The City faces pier pressure, *SF Gate*, 15 mars 1999, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/The-City-faces-pier-pressure-3304023.php#page-2>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- D. Adams, G. (2002). Renovated Ferry Building shines with dramatic light / 5-story atrium is centerpiece of S.F. landmark, *SF Gate*, 2 décembre 2002, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/news/article/Renovated-Ferry-Building-shines-with-dramatic-2748839.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Dardel, É. (1990). *L'homme et la terre*, 2<sup>e</sup> éd. Paris: Éditions du CTHS. [1952]
- Debardieux, B. (1993). Du haut lieu en général et du mont Blanc en particulier, *Espace géographique*, 22, 1, 5-13.
- Debardieux, B. (1995). Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique, *Espace géographique*, 24, 2, 97-112.
- Debardieux, B. (1996). Le lieu, fragment et symbole du territoire, *Espaces et sociétés*, 1, 80A, 13-35.
- Debardieux, B. (2006). Prendre position : réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie, *L'Espace géographique*, 35, 4, 340-354.
- Deshais, L. et Sénécal, G. (1997). Postmodernité et territoire : vers de nouvelles territorialités? *Cahiers de géographie du Québec*, 41, 114, 279-283.
- Di Méo, G. (1987). Objectivation et représentation des formations socio-spatiales : de l'acteur au territoire, *Annales de Géographie*, 96, 537, 564-594.
- Di Méo, G. (1990). De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe, *Espace géographique*, 19, 4, 359-373.
- Di Méo, G. (1991). *L'homme, la société, l'espace*. Paris : Anthropos.
- Di Méo, G. (1994). Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle, *Espaces et sociétés*, 4, 78, 15-34.
- Di Méo, G. (1996). *Les territoires du quotidien*. Paris : L'Harmattan, collection Géographie sociale.
- Di Méo, G. (1998). *Géographie sociale et territoires*. Paris : Nathan, collection Fac. géographie.

- Di Méo, G. (1999). Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiale, *Cahiers de géographie du Québec*, 43, 118, 75-93.
- Di Méo, G. (2002). L'identité : une médiation essentielle du rapport espace/société, *Géocarrefour*, 77, 2, 175-184.
- Di Méo, G. (2004). Composantes spatiales, formes et processus géographiques, *Annales de Géographie*, 113, 638-639, 339-362.
- Di Méo, G. (2007). Identités et territoires : des rapports accentués en milieu urbain? *Métropoles*, 1, 68-94.
- Di Méo, G. (2008a). Processus de patrimonialisation et construction de territoires, in G. Di Méo (dir.) *Patrimoine et industrie en Poitou-Charentes : connaître pour valoriser*. Actes du colloque organisé par le Conseil régional de Poitou-Charentes, les 12, 13 et 14 septembre 2007 à Poitiers et Châtelleraut. Poitiers et Châtelleraut : Service régional de l'inventaire, p. 1-19.
- Di Méo, G. (2008b). Une géographie sociale entre représentations et action, *Représentation, Action, Territoire*, 23, 1-8.
- Di Méo, G. & Buléon, P. (2005). *L'espace social : lecture géographique des sociétés*. Paris : Armand Colin.
- Di Méo, G. & Hinnewinkel, J.-C. (1999a). Représentations patrimoniales et recompositions territoriales vécues dans l'Entre-Deux-Mers girondin, *Géographie et Cultures*, 30, 71-94.
- Di Méo, G. & Hinnewinkel, J.-C. (1999b). Une méthode d'identification territoriale appliquée à l'Entre-Deux-Mers (Gironde). Pour évaluer la territorialité d'un espace, la « formation socio-spatiale », un outil au service des géographes, *Annales de Géographie*, 108, 607, 239-254.
- Dineen, J.K. (2013). Jamestown lands historic Ghirardelli Square retail for \$56M, *San Francisco Business Times*, 24 septembre 2013, [En ligne]. (<http://www.bizjournals.com/sanfrancisco/blog/2013/09/jamestown-buys-historic-ghirardelli.html>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Dinkelspiel Cerny, S. (2007). *An Architectural Guidebook to San Francisco and the Bay Area*. Utah : Gibbs Smith.
- Donadieu, P. & Périgord, M. (2005). *Clés pour le paysage*. Paris : Ophrys.

- Drew, J. (2013a). (Page consultée le 13 octobre 2013). *Farmers Market 1943 : historical essay*, [En ligne]. ([http://foundsf.org/index.php?title=Farmers Market 1943](http://foundsf.org/index.php?title=Farmers_Market_1943)).
- Drew, J. (2013b). (Page consultée le 13 octobre 2013). *The Farmer still comes to town*, [En ligne]. ([http://foundsf.org/index.php?title=The Farmer Still Comes to Town](http://foundsf.org/index.php?title=The_Farmer_Still_Comes_to_Town)).
- Duggan, T. (2013). Ferry Plaza market cultivates revolution, *SF Gate*, 3 mai 2013, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/recipes/article/Ferry-Plaza-market-cultivates-revolution-4487315.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Duggan, T. (2014). Eagle Cafe: From fishermen breakfasts to happy-hour destination, *SF Gate*, 25 février 2014, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Eagle-Cafe-From-fishermen-breakfasts-to-5256757.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Edelblutte, S. (2008). Paysages et territoires du patrimoine industriel au Royaume-Uni, *Revue Géographique de l'Est*, 48, 1, 1-31.
- Epstein, D. (2000). S.F. E-Line Service At Least 3 Years Away, Muni Chief Says / Line would run from Caltrain to Fisherman's Wharf, *SF Gate*, 28 juin 2000, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/S-F-E-Line-Service-At-Least-3-Years-Away-Muni-3304253.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Fancher, E. (2007). San Francisco Best Rehab: Pier 11/2, 3 and 5. Bringing a piece of city's waterfront back to life, *San Francisco Business Times*, 23 mars 2007, [En ligne]. (<http://www.thepierssf.com/wp-content/uploads/2012/12/1289931610DealoftheYeararticle32307color.pdf>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Ferry Building Equity Office (2013a). (Page consultée le 7 octobre 2013). *History and Renovation : Ferry Building History*, [En ligne]. (<http://www.ferrybuildingmarketplace.com>).
- Ferry Building Equity Office (2013b). (Page consultée le 7 octobre 2013). *History and Renovation : Marketplace Design Feature*, [En ligne]. ([http://www.ferrybuildingmarketplace.com/design\\_features.php](http://www.ferrybuildingmarketplace.com/design_features.php)).
- Finz, S., Gold, A. & Hu, J. (2010). Cost of Ferry Building space has foodies fearful, *SF Gate*, 30 janvier 2010, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/news/article/Cost-of-Ferry-Building-space-has-foodies-fearful-3202175.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.

- FoundSF (2013). (Page consultée le 13 octobre 2013). *Fisherman's Wharf: Unifished History*, [En ligne]. ([http://foundsf.org/index.php?title=Fisherman%27s Wharf](http://foundsf.org/index.php?title=Fisherman%27s_Wharf)).
- Fournier, J.-M., Chourio, G. & Acheverria, A. (2005). L'appropriation socialement différenciée de l'espace urbain de Maracaibo (Venezuela), *Norois*, 195, 43-58.
- Frémont, A. (1968). La région : essai sur l'espace vécu, in A. Meynier (dir.) *La pensée géographique française contemporaine*, Saint-Brieuc : Presses Universitaires de Bretagne, p. 663-678.
- Gasnier, A. (2004). Requalification, réappropriation et urbanité, *Espaces et sociétés*, 21, 35-39.
- Giband, D. (1998). Les paysages du front d'eau à Philadelphie : du passéisme au post-modernisme, *Revue de géographie de Lyon*, 73, 4, 321-330.
- Goeldner-Gianella, L. & Humain-Lamoure, A.-L. (2010). Les enquêtes par questionnaire en géographie de l'environnement, *L'Espace géographique*, 39, 4, 325-344.
- Gras, P. (2010). *Le temps des ports : Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*. Paris : Tallandier, collection Approches.
- Gravari-Barbas, M. (1998). Le "Festival Market Place" ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter, *Norois, Villes et tourisme*, 178, 261-278.
- Gravari-Barbas, M. (2004a). La conquête d'une nouvelle frontière : réinvestissement symbolique et requalification fonctionnelle des fronts de fleuve urbains, *Espaces et Sociétés*, 22, 31-39.
- Gravari-Barbas, M. (2004b). Patrimonialisation et réaffirmation symbolique du centre-ville du Havre. Rapports entre le jeu des acteurs et la production de l'espace, *Annales de Géographie*, 113, 640, 588-611.
- Gravari-Barbas, M. (2005). Sens, vécu, approches de l'habiter : introduction, in M. Gravari-Barbas (dir.) *Habiter le patrimoine*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, p. 21-26.
- Grenier, G. (2008). *L'opération populaire d'aménagement de pointe-Saint-Charles : vers une appropriation du quartier par les citoyens sous l'initiative de la table de concertation Action-Gardien?*, mémoire de maîtrise. Montréal : Université du Québec à Montréal, Département de géographie.



- Guérin, J.-P. & Gumuchian, H. (1986). Les représentations en actes, *Espaces temps*, 34, 35, 110-111.
- Guérin-Pace, F. (2006). Sentiment d'appartenance et territoires identitaires, *L'Espace géographique*, 35, 4, 298-308.
- Guermond, Y. (2006). L'identité territoriale : l'ambiguïté d'un concept géographique, *L'Espace géographique*, 35, 4, 291-297.
- Guillaume, M. (1980). *La politique du Patrimoine*. Paris : Galilée, collection La philosophie en effet.
- Gumuchian, H. (1989). Les représentations en géographie : définitions, méthodes et outils, in Y. André, A. Bailly, R. Ferras, J.-P. Guérin & H. Gumuchian (dir.) *Représenter l'espace. L'imaginaire spatial à l'école*, Paris : Anthropos, p. 29-43.
- Hall, P. (1988). The Rousification of America, in P. Hall (dir.) *Cities of Tomorrow : an intellectual history of urban planning and design in Twentieth Century*, New York : Wiley, p. 383-403.
- Harvey, M.-F. & Nizeyimana, E. (2007). *Le quartier Saint-Roch vu par ceux qui y travaillent: Pratiques de consommation et représentations*, travail dirigé. Québec, Université Laval, Département de sociologie.
- Henry, M. (2006). *Villes portuaires en mutations : les nouvelles relations ville-port à Marseille*, mémoire de licence non publié. Lausanne : Université de Lausanne, Faculté des lettres.
- Herel, S. (2014). Justin Herman Plaza fountain's creator vows to fight Peskin's demolition proposal, *SF Gate*, 17 mars 2014, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/bayarea/article/SAN-FRANCISCO-Justin-Herman-Plaza-fountain-s-2807672.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Ho, V. (2013). Ferry Building clock to chime again, *SF Gate*, 17 janvier 2013, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Ferry-Building-clock-to-chime-again-4199797.php#photo-4040994>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Hoyle, B. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront, *Geographical Review*, 90, 3, 395-417.
- Hoyle, B., Pinder D.A., Husain, M.S. & al. (1988). *Revitalizing the waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*. Londres: Belhaven Press.

- Institut de la Statistique du Québec (2013). *Profils statistiques par région et MRC géographiques, 2013*, [En ligne]. Québec. ([http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region\\_00/region\\_00.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/region_00/region_00.htm)). Page consultée le 13 décembre 2013.
- Jacobberger, T.J. (2012). Getting Value Out of a Farmer's Market Experience, *SF Gate*, 10 mai 2012, [En ligne]. (<http://insidescoopsf.sfgate.com/blog/2012/10/05/getting-value-out-of-a-farmers-market-experience/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York : Random House.
- Janin, C. & Andres, L. (2008). Les friches : espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires, *Annales de géographie*, 5, 663, 62-81.
- Johnson, C. (2013). Reel in some fun at inaugural Wharf Fest in San Francisco, *The San Francisco Examiner*, 27 septembre 2013, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/reel-in-some-fun-at-inaugural-wharf-fest-in-san-francisco/Content?oid=2590989>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Kane, P. (2013). Ghirardelli Square: The Next Ferry Building? *SF Weekly*, 9 octobre 2013, [En ligne]. (<http://www.sfweekly.com/2013-10-09/restaurants/ghirardelli-square-next-ferry-building/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- King, J. (2012a). Ghirardelli Square has sense of place, *SF Gate*, 28 octobre 2012, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/bayarea/article/Ghirardelli-Square-has-sense-of-place-3987182.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- King, J. (2012b). SF gifts: Union Square, Ferry Building, *SF Gate*, 18 décembre 2012, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/bayarea/place/article/SF-gifts-Union-Square-Ferry-Building-4128287.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- King, J. (2014). Ferry Building - what might have been, *SF Gate*, 19 mars 2014, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/opinion/article/Ferry-Building-what-might-have-been-4775823.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Kotval, Z. et Mullin, J. (2010). The Changing port city: Sustainable waterfront revitalization, *Journal of Town and City Management*, 1, 31-46.
- Lechner, G. (2006). (Page consultée le 7 novembre 2013). *Le fleuve dans la ville : la valorisation des berges en milieu urbain*, [En ligne].

([http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fleuedanslavilleaveccouv\\_cle24aafe.pdf](http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fleuedanslavilleaveccouv_cle24aafe.pdf)).

- Ledrut, R. (1983). Remarques sur le thème : Représentations de l'espace et identités régionales, in P. Pellegrino (dir.) *Espace et culture*, Saint-Saphorin : Georgi, p. 83-96.
- Lee, S. (2014). San Francisco's most visited landmarks, *SF Gate*, 4 mars 2014, [En ligne]. (<http://blog.sfgate.com/stew/2014/03/04/san-franciscos-most-visited-landmarks/#14108103=0&20505101=0>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Leniaud, J.-M. (1992). *L'utopie française, essai sur le patrimoine*. Paris : Mengès.
- Levy, D. (1995). PAGE ONE -- Dream of Renaissance at Ferry Plaza, *SF Gate*, 9 octobre 1995, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/news/article/PAGE-ONE-Dream-of-Renaissance-at-Ferry-Plaza-3021682.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Levy, D. (1998a). Face-Lift for an Aging Icon / Restored Ferry Building to reign over elegant new surroundings -- after 2-year traffic nightmare, *SF Gate*, 11 juillet 1998, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Face-Lift-for-an-Aging-Icon-Restored-Ferry-3001220.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Levy, D. (1998b). Ferry Building Plan OKd -- Food, Offices Featured / Port Commission likes \$66 million proposal, *SF Gate*, 18 novembre 1998, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Ferry-Building-Plan-OKd-Food-Offices-Featured-2978035.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Levy, D. (1998c). Four Teams Battle for Ferry Project / October's winner will rejuvenate S.F. landmark, *SF Gate*, 29 juillet 1998, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/4-Teams-Battle-for-Ferry-Project-October-s-2999768.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Levy, D. (1998d). Port Staff Hails Plan For Ferry Building / S.F. panel to decide on renovation bids, *SF Gate*, 14 novembre 1998, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Port-Staff-Hails-Plan-For-Ferry-Building-S-F-2978635.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Levy, D. (2013). Retail portion of Ghirardelli Square sold, *SF Gate*, 25 septembre 2013, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/realestate/article/Retail-portion-of-Ghirardelli-Square-sold-4840680.php#photo-5230080>). Page consultée le 15 juillet 2014.

- Lévy, J.-P. (1987). Réflexion sur l'évolution contemporaine des centres-villes, *BAGF*, 4, 308-316.
- Lévy, J. et Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin.
- L. Lynem, J. (1998). Rejuvenating the Ferry Building / Four developers show their plans for historic site, *SF Gate*, 23 septembre 1998, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Rejuvenating-the-Ferry-Building-Four-developers-2989770.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Long, N. & Tonini, B. (2012). Les espaces verts urbains : étude exploratoire des pratiques et du ressenti des usagers, *VertigO*, 12, 2, 1-19.
- Lösch, A. (1954). *The Economics of Location*. New Haven : Yale University Press. [1936]
- Lucchesi, P. (2013a). Port History: Alioto's Restaurant on Fisherman's Wharf, *SF Gate*, 8 juin 2013, [En ligne]. (<http://insidescoopsf.sfgate.com/blog/2013/07/08/port-history-aliotos-restaurant-on-fishermans-wharf/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Lucchesi, P. (2013b). Port History: Crab House. *SF Gate*, 29 novembre 2013, [En ligne]. (<http://insidescoopsf.sfgate.com/blog/2013/11/29/port-history-crab-house/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Lucchesi, P. (2013c). Port History: Pier 39, *SF Gate*, 22 août 2013, [En ligne]. (<http://insidescoopsf.sfgate.com/blog/2013/08/22/port-history-pier-39/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Lucchesi, P. (2013d). Port History: Sabella & La Torre, *SF Gate*, 1<sup>er</sup> octobre 2013, [En ligne]. (<http://insidescoopsf.sfgate.com/blog/2013/10/01/port-history-sabella-la-torre/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Lussault, M. (1997). Des récits et des lieux : le registre identitaire dans l'action urbaine, *Annales de Géographie*, 106, 597, 522-530.
- Malezieux, J. (2002). Le grand projet urbain entre la réalisation d'envergure et l'insertion locale, in *Grands projets urbains et requalification*, G. Sénécal, J. Malézieux & C. Manzagol (dir.) Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec, p. 249-251.

- Maloney, M. (2008). San Francisco: Fisherman's Wharf, *SF Gate*, 19 août 2008, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/neighborhoods/sf/fishermanswharf/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Marie, G. & Péron, F. (2009) (Page consultée le 17 février 2014). *Le patrimoine maritime bâti des littoraux : élément majeur d'identité et de reconstruction culturelle et sociale des territoires côtiers d'aujourd'hui*, [En ligne]. (<http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/43/00/09/PDF/fig.pdf>).
- Micoud, A. (1991). Les lieux exemplaires: des lieux pour faire croire à de nouveaux espaces, in A. Micoud (dir.) *Des Hauts lieux - La construction sociale de l'exemplarité*, Paris : Centre régional de publication de Lyon, p. 53-63.
- Monnet, J. (2012). Villes et loisirs : les usages de l'espace public, *Historiens & Géographes*, 419, 201-213.
- Morgan, M. (2013d). Pier 39 restaurants: a seafood-centric mix, *SF Gate*, 16 août 2013, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Pier-39-restaurants-a-seafood-centric-mix-4739256.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Morin, R., Parazelli, M. & Benali, K. (2008). Conflits d'appropriation d'espaces urbains centraux : prendre en compte les modes de relation des groupes d'acteurs, *Nouvelles pratiques sociales*, 20, 2, 142-157.
- Nora, P. (dir.). (1997). *Les lieux de mémoire I - La République*. Paris : Gallimard, collection Quarto.
- National Register of Historic Places (2014) (Page consultée le 17 janvier 2014). *National Register of Historic Places Program: About Us*, [En ligne]. (<http://www.nps.gov/nr/about.htm>).
- Negura, L. (2006). L'analyse de contenu dans l'étude des représentations sociales. *SociologieS*, n.p.
- Nevius, C.W. (2014a). A day of bliss by the bay - with few tourists around, *SF Gate*, 18 janvier 2014, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/A-day-of-bliss-by-the-bay-with-few-tourists-5153913.php#photo-5635857>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Nolte, C. (2006). 3 neglected piers taking on new life / \$55 million project to boast restaurants, shops, offices and views, *SF Gate*, 16 novembre 2006, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/SAN-FRANCISCO-3-neglected-piers-taking-on-new-2546447.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.



- Norcliffe & al. (1996). The emergence of postmodernism on the urban waterfront : geographical perspectives on changing relationships, *Journal of Transport Geography*, 4, 2, 123-134.
- Paulet, J.-P. (2007). *Les villes et la mer*. Paris : Ellipses, collection Carrefours De Géographie.
- Pecqueur, B. (2012). *Séminaire ouvert : du développement local au développement territorial : notes de cours*, GEO-8592. Montréal : Université du Québec à Montréal, Département de géographie.
- Peggy Hellequin, A. (2008). Une identité urbaine volée ou Dunkerque et « la mer industrielle », in F. Thuriot & J.-C. Nemery (dir.) *Les stratégies identitaires de conservation et de valorisation du patrimoine*, Paris : L'Harmattan, p. 65-76.
- Piombini, A. (2013). Contexte spatial des ambiances urbaines et usages des lieux, *Ambiances*, 1-14.
- Pochon, M. & Schweizer, T. (2012) (Page consultée le 3 mars 2014). *S'asseoir dans l'espace public. Panorama autour du séjour urbain*, [En ligne]. ([http://www.mobilitepietonne.ch/fileadmin/redaktion/publikationen\\_f/Sitzen\\_im\\_oeffentlichen\\_Raum\\_klein.pdf](http://www.mobilitepietonne.ch/fileadmin/redaktion/publikationen_f/Sitzen_im_oeffentlichen_Raum_klein.pdf)).
- Port of San Francisco (2003) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Rincon Park Opens Today: City's Newest Two-Acre Park and Public Open Space on the S.F. Waterfront*, [En ligne]. ([http://www.sfport.com/ftp/uploadedfiles/news\\_events/press\\_releases/2003/news21303.pdf](http://www.sfport.com/ftp/uploadedfiles/news_events/press_releases/2003/news21303.pdf)).
- Port of San Francisco (2004a) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Waterfront Design and Access Element*, [En ligne]. (<http://www.sf-port.org/index.aspx?page=293>).
- Port of San Francisco (2004b) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Waterfront Land Use Plan*, [En ligne]. (<http://www.sfport.com/index.aspx?page=294>).
- Port of San Francisco (2009a) (Page consultée le 2 décembre 2013). *Fisherman's Wharf Waterfront*, [En ligne]. ([http://www.sf-port.org/ftp/uploadedfiles/about\\_us/divisions/planning\\_development/ch4FishW.pdf](http://www.sf-port.org/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/ch4FishW.pdf)).
- Port of San Francisco (2009) (Page consultée le 7 octobre 2013). *The Ferry Building Waterfront*, [En ligne]. ([http://www.sf-port.org/ftp/uploadedfiles/about\\_us/divisions/planning\\_development/ch4FBW.pdf](http://www.sf-port.org/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/ch4FBW.pdf)).

- Port of San Francisco (2011) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Embarcadero Promenade : Design Criteria*, [En ligne]. (<http://www.sfport.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=354>).
- Port of San Francisco (2012) (Page consultée le 17 janvier 2014). *The America's Cup in San Francisco*, [En ligne]. (<http://sfport.com/modules/showdocument.aspx?documentid=3393>).
- Port of San Francisco (2013) (Page consultée le 7 octobre 2013). *Piers 11/2-3-5 Historic Rehabilitation Project*, [En ligne]. (<http://www.sf-port.org/index.aspx?page=259>).
- Port of San Francisco (2014) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Port History*, [En ligne]. (<http://sfport.com/index.aspx?page=2233>).
- Poulot, D. (1993). Le sens du patrimoine : hier et aujourd'hui, *Annales Économies Sociétés Civilisations*, 6, 1601-1613.
- Prelorenzo, C. (2011). La ville portuaire, un nouveau regard: évolutions et mutations, *Rives méditerranéennes*, 39, 13-22.
- Raffestin, C. (1977). Paysage et territorialité. *Cahiers de Géographie*, 21, 53-54, 123-134.
- Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Paris : Litec, collection Géographie économique et sociale.
- Raffestin, C. (1987). Repères pour une théorie de la territorialité humaine, *Cahier/Groupe Réseaux*, 3, 7, 2-22.
- Raffestin, C. (1997). Une société de la friche ou une société en friche, *Collage*, 4, 12-15.
- Rain Forest Cafe (2013) (Page consultée le 17 décembre 2013). *A Wild Place to Shop and Eat*, [En ligne]. (<http://www.rainforestcafe.com/>).
- R. Corbett, M. (2007). *Port City : The History and Transformation of the Port of San Francisco, 1848-2010*. San Francisco : San Francisco Architectural Heritage.
- Reisman, W. (2011). Iconic fishmonger Alioto-Lazio Fish Co. shuts down due to toxic cleanup, *The San Francisco Examiner*, 14 janvier 2011, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/iconic-fishmonger-alioto-lazio-fish-co-shuts-down-due-to-toxic-cleanup/Content?oid=2167842>). Page consultée le 15 juillet 2014.

- Reisman, W. (2012). Fisherman's Wharf sidewalk plan still has legs, *The San Francisco Examiner*, 20 mars 2012, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/fishermans-wharf-sidewalk-plan-still-has-legs/Content?oid=2196514>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Relph, E. (1976). *Place and placelessness*. London : Pion.
- Richards, R. (1991). *Historic San Francisco: a Concise History and Guide*. San Francisco : Heritage House.
- Rieutort, L. (2009). Dynamiques rurales françaises et reterritorialisation de l'agriculture, *L'Information géographique*, 1, 73, 30-48.
- Rioux-Hébert, S. (2005). *La vocation géo-identitaire des lieux de culte de Rosemont-La-Petite-Patrie*, mémoire de maîtrise non publié. Montréal : Université du Québec à Montréal, Département de géographie.
- Ripoll, F. & Veschambre, V. (2005). Introduction : L'appropriation de l'espace comme problématique, *Norois*, 2, 195, 7-15.
- Roberts, C. (2013). 200,000 holiday revelers still expected on San Francisco waterfront, BART or no BART, *The San Francisco Examiner*, 4 juillet 2013, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/200000-holiday-revelers-still-expected-on-san-francisco-waterfront-bart-or-no-bart/Content?oid=2496618>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Rodrigues-Malta, R. (1997). Une vitrine métropolitaine sur les quais : villes portuaires au sud de l'Europe, *Les Annales de la recherche urbaine*, 4, 97, 93-101.
- Roncayolo, M. (1997). La géographie humaine, in P. Nora (dir.) *Science et Conscience du Patrimoine*, Paris : Fayard, p. 19-23.
- Rubin, J. (2003). *A Negotiated Landscape : Planning, Regulation, and the Transformation of San Francisco's Waterfront, 1950 to the Present*, these de doctorat. Maryland : Université du Maryland, Département de géographie.
- Rubin, J. (2011). *A Negotiated Landscape: The transformation of San Francisco's Waterfront Since 1950*. Chicago : University of Chicago Press.
- Sabatini, J. (2007). Pier at Aquatic Park deteriorating, *The San Francisco Examiner*, 26 mars 2007, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/pier-at-aquatic-park-deteriorating/Content?oid=2155730>). Page consultée le 15 juillet 2014.

- Sabatini, J. (2014). SF ballot fight over waterfront height limits has day in court, *The San Francisco Examiner*, 17 mars 2014, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/PoliticsBlog/archives/2014/03/17/sf-ballot-fight-over-waterfront-height-limits-has-day-in-court>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Sack, R. (1983). Human Territoriality : A Theory, *Annals of the Association of American Geographers*, 73, 1, 55-74.
- San Francisco Fisherman's Wharf (2012) (Page consultée le 17 janvier 2014). *History Lives On At Fisherman's Wharf*, [En ligne]. (<http://fishermanswharf.org/history.aspx?q=10007>).
- San Francisco Planning Department (2010a) (Page consultée le 24 janvier 2014). *Fisherman's Wharf Public Realm Plan*, [En ligne]. ([http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans\\_wharf/Draft\\_FW\\_PRP\\_Part1.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/CDG/docs/fishermans_wharf/Draft_FW_PRP_Part1.pdf)).
- San Francisco Planning Department (2010b) (Page consultée le 18 janvier 2014). *Northeast Embarcadero Study: an Urban Design Analysis for the Northeast Embarcadero Area*, [En ligne]. ([http://www.sf-planning.org/ftp/files/Citywide/NES/Northeast\\_Embarcadero\\_Study\\_Report\\_June2010.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/files/Citywide/NES/Northeast_Embarcadero_Study_Report_June2010.pdf)).
- San Francisco Planning Department (2011a) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Land use Index of the General Plan of the City and County of San Francisco*, [En ligne]. ([http://www.sf-planning.org/ftp/General\\_Plan/Land\\_Use\\_Index\\_August\\_2011.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/General_Plan/Land_Use_Index_August_2011.pdf)).
- San Francisco Planning Department (2011b) (Page consultée le 20 janvier 2014). *San Francisco Neighborhoods Socio-Economic Profiles : American Community Survey 2005-2009*, [En ligne]. (<http://www.sf-planning.org/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=8501>).
- San Francisco Planning Department (2013) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Executive Summary*, [En ligne]. (<http://commissions.sfplanning.org/cpcpackets/2011.1116C.pdf>).
- Sanguin, A.-L. (1981). La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces, *Annales de géographie*, 90, 501, 560-587.
- Sardar, Z. (2003a). Pier 39: It isn't just for tourists anymore, *SF Gate*, 5 octobre 2003, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/business/article/Pier-39-It-isn-t-just-for-tourists-anymore-2572162.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.



- Sardar, Z. (2003b). The People's Plaza / Five years in the making, a landmark lives again, *SF Gate*, 18 mai 2003, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/The-People-s-Plaza-Five-years-in-the-making-a-2647463.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Sardar, Z. (2004). AIA AWARDS / The Best of the Bay / 2004's American Institute of Architects' San Francisco Design Awards, *SF Gate*, 11 avril 2004, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/AIA-AWARDS-The-Best-of-the-Bay-2004-s-3307743.php#page-3>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Schwarzer, M. (2007). *Architecture of the San Francisco Bay Area : A History & Guide*. San Francisco : William Stout.
- Selna, R. (2007). S.F. Port hamstrung by crumbling piers, tough development rules, *SF Gate*, 3 décembre 2007, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/S-F-Port-hamstrung-by-crumbling-piers-tough-3300534.php#photo-2447735>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Selna, R. (2008). S.F. plans a new look for the old wharf, *SF Gate*, 21 août 2008, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/news/article/S-F-plans-a-new-look-for-the-old-wharf-3199245.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- SF Gate (2003). Ferry Building clock will chime again / Rehabilitation project coming to end, *SF Gate*, 3 juin 2003, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Ferry-Building-clock-will-chime-again-2612323.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- SF Gate (2014). Ghirardelli Square, *SF Gate*, 18 janvier 2014, [En ligne]. ([http://events.sfgate.com/san\\_francisco\\_ca/venues/show/6394-ghirardelli-square](http://events.sfgate.com/san_francisco_ca/venues/show/6394-ghirardelli-square)). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Simard, M. (2000). Développement local et identité communautaire : l'exemple du quartier Saint-Roch à Québec, *Cahiers de Géographie du Québec*, 44, 122, 167-188.
- Simard, M., Fortin, M.-J. & Tremblay, M.-H. (2009). L'appropriation de sites et paysages urbains requalifiés. Regard sur le vieux-port de Chicoutimi, *Environnement urbain*, 3, b-1-b-22.
- Sindorf, L. & Dancu, T. (2011) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Characterizing Audience and Traffic Flow at Pier 39 and the Ferry Building*, [En ligne]. ([http://www.exploratorium.edu/vre/pdf/OutdoorTrafficFlow\\_rp\\_15WEB.pdf](http://www.exploratorium.edu/vre/pdf/OutdoorTrafficFlow_rp_15WEB.pdf)).



- Smith, D. (2006). Port opens expected cash cow, *The San Francisco Examiner*, 15 novembre 2006, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/port-opens-expected-cash-cow/Content?oid=2157078>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Smith, N. (1996). *The new urban frontier: gentrification and the revanchist city*. New York: Routledge.
- Spotswood, B. (2012). Tourist Trapped: Ferry Building Farmer's Market, *SF Gate*, 30 janvier 2012, [En ligne]. (<http://blog.sfgate.com/culture/2012/01/30/tourist-trapped-ferry-building-farmers-market/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Spotswood, B. (2014a). Tourist Trapped: Forbes Island, *SF Gate*, 25 mars 2014, [En ligne]. (<http://blog.sfgate.com/culture/2014/03/25/tourist-trapped-forbes-island/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Spotswood, B. (2014b). What's Your Least Favorite SF Tourist Experience? *SF Gate*, 1<sup>er</sup> juillet 2014, [En ligne]. (<http://blog.sfgate.com/culture/2013/07/01/whats-your-least-favorite-sf-tourist-experience/>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Spur (2007) (Page consultée le 17 janvier 2014). Hard Choices at the Port of San Francisco : Can the waterfront be saved? [En ligne]. (<http://www.spur.org/publications/spur-report/2007-06-01/hard-choices-port-san-francisco>).
- Stein, V. (2003). *La reconquête du centre-ville: du patrimoine à l'espace public*, thèse de doctorat. Genève : Université de Genève, Département de géographie et environnement.
- Strasburg, J. (2000). Pearls along the waterfront, *SF Gate*, 27 février 2000, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/default/article/Pearls-along-the-waterfront-3072591.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Stryckman, P. (1992). Espace et communication réflexion sur le sentiment d'appartenance, *Communication et organisation*, 1, 1-11.
- The Presidio Trust (2013) (Page consultée le 20 janvier 2014). A History of the Presidio, [En ligne]. (<http://www.presidio.gov/about/Pages/history.aspx>).
- The San Francisco Examiner (2006). Unique Bay Area relics are at risk, *The San Francisco Examiner*, 10 juillet 2006, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/unique-bay-area-relics-are-at-risk/Content?oid=2159213>). Page consultée le 15 juillet 2014.

- The San Francisco Examiner (2009). Quake cracked freeway-focused policy, *The San Francisco Examiner*, 14 octobre 2009, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/quake-cracked-freeway-focused-policy/Content?oid=2141586>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- The San Francisco Examiner (2010). Community leader works to improve Fisherman's Wharf, *The San Francisco Examiner*, 7 juillet 2010, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/community-leader-works-to-improve-fishermans-wharf/Content?oid=2126578>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- The San Francisco Examiner (2011). San Francisco takes third place in costly hotel rates, *The San Francisco Examiner*, 15 août 2011, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/san-francisco-takes-third-place-in-costly-hotel-rates/Content?oid=2179574>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- The San Francisco Examiner (2013). Don't let developer wall off the waterfront, *The San Francisco Examiner*, 1<sup>er</sup> octobre 2013, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/dont-let-developer-wall-off-the-waterfront/Content?oid=2594266>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Thomas, F. (2004). Les temporalités du patrimoine et de l'aménagement urbain, *Géocarrefour*, 79, 3, 197-212.
- Tim Kelley Consulting (2014) (Page consultée le 17 janvier 2014). *Historical Context : The Wall*, [En ligne]. (<http://www.sanfranciscohistory.com/historical.html>).
- Tuan, Y. (1971). Geography, phenomenology and the study of human nature, *The Canadian Geographer*, 15, 3, 181-192.
- Upton, J. (2009). Overhaul planned for Ferry Plaza waterfront, *The San Francisco Examiner*, 8 décembre 2009, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/overhaul-planned-for-ferry-plaza-waterfront/Content?oid=2139240>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Vermeersch, L. (1998). *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*. Paris : L'Harmattan, collection Géographie et cultures.
- Veschambre, V. (2004). Appropriation et marquage symbolique de l'espace : quelques éléments de réflexion, *ESO*, 21, 73-77.
- Veschambre, V. (2005). La notion d'appropriation, *Noréis*, 2, 195, 115-116.

- Veschambre, V. (2007). Patrimoine : un objet révélateur des évolutions de la géographie et de sa place dans les sciences sociales, *Annales de géographie*, 656, 361-381.
- Veschambre, V. (2009). Entre luttes identitaires et instrumentalisation consensuelle : enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la mise en mémoire des lieux, *Géographie et cultures*, 72, 63-79.
- Von Thünen, J. H. (1966). *The Isolated State*. Oxford: Pergammon Press. [1826]
- Washington. United States Census Bureau (2013). *State and County Quickfacts*, [En ligne], Washington. (<http://quickfacts.census.gov/qfd/states/06/06075.html>). Page consultée le 2 décembre 2013.
- Washington. United States Department of the Interior (2006). *Port of San Francisco Embarcadero Historic District*, [En ligne], Washington. ([http://www.sfport.com/ftp/uploadedfiles/about\\_us/divisions/planning\\_development/EmbarcaderoRegisterNominationSec8.pdf](http://www.sfport.com/ftp/uploadedfiles/about_us/divisions/planning_development/EmbarcaderoRegisterNominationSec8.pdf)). (Page consultée le 5 février 2014).
- Wax Museum (2013). (Page consultée le 17 décembre 2013). The Wax Museum at Fisherman's Wharf is now closed, [En ligne]. (<http://www.waxmuseum.com/waxmuseum-history.html>).
- Weber, A. (1929). *The Theory of the Location of Industries*. Chicago: Chicago University Press. [1909]
- Wildermuth, J. (2012). Jefferson Street to be upgraded for pedestrians, *SF Gate*, 26 janvier 2012, [En ligne]. (<http://www.sfgate.com/bayarea/article/Jefferson-Street-to-be-upgraded-for-pedestrians-2710978.php>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Worth, K. (2010). Port hopes Embarcadero promenade will grow, *The San Francisco Examiner*, 7 février 2010, [En ligne]. (<http://www.sfexaminer.com/sanfrancisco/port-hopes-embarcadero-promenade-will-grow/Content?oid=2136088>). Page consultée le 15 juillet 2014.
- Wright, J. (1947). Terrae incognitae: the Place of Imagination in Geography, *Annals of the Association of American Geographers*, 37, 1, 1-15.
- Yenne, B. (1998). *San Francisco Then and Now*. San Diego : Thunder Bay